

PROCESSO: 00065.007253/2018-97

INTERESSADO: @INTERESSADOS\_VIRGULA\_ESPACO\_MAIUSCULAS@

RELATOR: ISAIAS DE BRITO NETO - SIAPE 1291577 - PORTARIA ANAC Nº 0644/DIRP/2016.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) (SEI 1518705)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 1695272)	Defesa Prévia (SEI 1621356)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 2710791)	Notificação da DC1 (SEI 2938988)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI2949928)	Aferição Tempestividade (SEI 3019543)	Prescrição Intercorrente
00065.007253/2018-97	667085197	003466/2018	Aeroporto Santa Geneveva (SBGO)	24/04/2013	06/02/2018	23/02/2018	15/03/2018	11/03/2019	12/04/2019	24/04/2019	14/05/2019	12/04/2022

**Enquadramento:** Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 153, item 153.217 (d); Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15.

**Infração:** Operador de aeródromo civil público (exceto heliportos e helipontos) - Deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo (ocorrência anterior a 15/06/2016).

**I. INTRODUÇÃO**

1.1. Trata-se de recurso interposto pela **Empresa Brasileira Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)**, em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI nº. 003466/2018, lavrado em 06 de fevereiro de 2018.

1.2. Referido Auto de Infração assim descreve a conduta da interessada:

*Durante inspeção aeroportuária periódica realizada no Aeroporto Santa Geneveva em Goiânia (SBGO) identificou-se que as linhas de bordas e de eixo das sinalizações horizontais tanto da Pista de Pouso e Decolagem (PPD) quanto da Pista de Taxi ALPHA" encontravam-se com mais de 20 (vinte metros) consecutivos longitudinais ausentes, contrariando o que estabelece a norma.*

**2. HISTÓRICO**

2.1. **Relatório de Fiscalização:** (SEI 1518703) Referido relatório traz a conduta da autuada apurada pela fiscalização, em que "Durante Inspeção Aeroportuária Periódica realizada no Aeroporto de Santa Geneveva em Goiânia/GO (SBMO), no dia 24/04/2013 identificou-se a inexistência de marcações de sinalização horizontal de eixo de pista e de linha de borda pista em trechos da pista de pouso e decolagem nas proximidades da cabeceira 32 e de marcações de sinalização horizontal de eixo de pista de taxi e de linha de borda de pista de taxi, em trechos da pista de taxi "alpha", conforme observado em figuras em anexo." O relatório traz, como anexo, fotografias retiradas durante a fiscalização, do Eixo e Borda de Taxi (SEI 1518704); do Eixo e Borda PPD (SEI 1518705) e (SEI 1518706).

2.2. **Defesa Prévia:** Devidamente notificada acerca da lavratura do Auto de Infração em 23/02/2018, como consta no AR (SEI 1695272), protocolou Defesa Prévia, tempestivamente, em 14/03/2018 (SEI 1621356).

2.3. **Decisão de 1ª Instância - DC1:** Em 11/03/2019 o competente setor de primeira instância decidiu (SEI 2710791) pela aplicação da penalidade no patamar mínimo no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), após acatar proposta de decisão contida na *Análise Primeira Instância* (SEI 2710262), sendo arbitrado o valor mínimo previsto para a hipótese no item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época do fato, considerando a existência da circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I ("o reconhecimento da prática da infração"), e a inexistência de circunstâncias agravantes previstas no art. 36, §2º Resolução ANAC nº 472, de 2018.

2.4. **Recurso 2ª Instância** - Após ser regularmente notificada da DC1, em 12/04/2019, conforme comprova AR (SEI 2938988) a autuada apresentou Recurso contra a Decisão de 1ª Instância, protocolado/postado/carimbado em 24/04/2019 (SEI 2949928).

2.5. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho ASJIN (SEI 3019543), datado de 14/05/2019, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

2.6. Em seguida a Secretaria da ASJIN alterou no Sistema Integrado de Gestão de Crédito - SIGEC a situação do crédito nº **667085197** para REN2 - Recurso de 2ª Instância sem Efeito Suspensivo, com base no §1º, do artigo 38, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, isto é:

*Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.*

*§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 492, de 29.11.2018)*

2.7. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 03/06/2019 .

2.8. **É o relato.**

**3. PRELIMINARES**

3.1. **Preliminar de mérito - efeito suspensivo** - Em face do que prescreve o artigo 38, §1º da Resolução nº 472/2018, alterada pela Res. nº 497/2018, a regulada requer a concessão, em sede de juízo de admissibilidade, do efeito suspensivo ao recurso ora apresentado, nos termos do parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9784/1999, uma vez que eventual inscrição em dívida ativa da INFRAERO por título reformável em grau recursal geraria prejuízos operacionais severos para esta administradora aeroportuária e para o erário. Corroborando com o parágrafo anterior, aponta-se que o eventual indeferimento do pleito de efeito suspensivo, no caso dos autos, atentaria contra o princípio do duplo grau de jurisdição, e mesmo contra a Lei, conforme se extrai da leitura contrario sensu do art. 1º-A, da Lei 9.873/1999 (redação dada pela Lei nº 11.941/2009). Diante do exposto, requer a recorrente, preliminarmente, a concessão de efeito suspensivo ao recurso administrativo para que o crédito não tributário não seja lançado até o trânsito em julgado administrativo dos presentes autos.

3.2. A esse respeito remete-se ao que estabelece o artigo 61, da Lei nº 9.784, de 1999 que havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso. Sobre os efeitos dos recursos administrativos, transcrevo abaixo a lição do autor João Trindade Cavalcante Filho, em "Processo administrativo, 3ª Edição, Editora Jus PODIVM, página 92:

*"Efeitos dos recursos administrativos: em regra, o recurso tem efeito apenas devolutivo (devolve-se a matéria à apreciação da Administração); em casos de fundado receio de dano irreversível ou de difícil reparação, pode-se conceder também efeito suspensivo (suspende-se a execução da decisão recorrida até a análise do mérito recursal). Exemplo: decisão que determina a demolição de uma casa. Se o interessado apresentar recurso, normalmente esse apelo não impede a demolição, pois os recursos têm, em regra, apenas efeito devolutivo. No entanto, como se trata de decisão praticamente irreversível, a autoridade pode (a pedido ou de ofício) conceder efeito suspensivo, determinando que a decisão só seja executada após a análise do recurso."*

3.3. Especificamente em relação à inscrição do débito em Dívida Ativa, importa esclarecer que a referida inscrição ocorrerá somente após 75 (setenta e cinco) dias a contar do recebimento da notificação da presente Decisão de 2ª Instância - DC2; e só em caso de inadimplência, isto é, caso a autuada não realize o pagamento do referido débito. Desta forma, ressalta-se que esse é o efeito devolutivo e não suspensivo da apresentação do Recurso em 2ª Instância no âmbito da ANAC após a edição da Resolução nº 472, de 2008.

3.4. **Prescrição intercorrente:** Em seu recurso, a autuada alega a incidência da prescrição intercorrente prevista no §1º, do art. 1º da Lei nº 9.873/1999 vez que a infração imputada é de 24/04/2013 e a DC1 data de 11/03/2019. Verifico que tal argumento não merece prosperar. Conforme

entendimento exarado no Parecer nº 461/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU da Procuradoria Federal junto à ANAC a lavratura do AI deve ser considerada como causa válida para a interrupção da prescrição quinquenal e como termo inicial para a prescrição intercorrente, a saber:

*Em tese, conforme o artigo 2º da Lei nº. 9.873/1999, interrompem a prescrição tanto a notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de Edital, como também a prática de qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato.*

*Nessa direção, considerando-se que a lavratura de um Auto de Infração pode ser considerado um ato inequívoco que objetiva a apuração dos fatos, inclusive com a abertura do procedimento contraditório, é possível considerá-la como apta a interrupção do prazo prescricional. Nesse sentido, veja-se:*

*ADMINISTRATIVO. AUTUAÇÃO DA ANP. MULTA. REVENDA IRREGULAR DE DERIVADO DE GLP - PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. INOCORRÊNCIA. PRESCRIÇÃO QUINQUENAL. INOCORRÊNCIA. 1. Observando-se os documentos trazidos à baila, verifica-se que os procedimentos administrativos não ficaram paralisados por mais de três anos, pendentes de julgamento ou despacho, não ocorrendo a prescrição trienal prevista no parágrafo 1º, do art. 1º, da Lei nº 9.873/99. 2. Quanto à ocorrência da prescrição quinquenal prevista no art. 1º, da Lei nº 9.873/99, devem ser observadas as hipóteses de interrupção do prazo prescricional, previstas no art. 2º, da mesma Lei. 3. É cediço ter havido fato impeditivo da fluência do prazo prescricional, visto que a autuação da ANP, com consequente instauração de Processo Administrativo, é ato inequívoco de apuração do fato, qual seja, a infração à legislação que disciplina a produção e comercialização de derivados de petróleo. 4. Apelação improvida. TRF 5ª Terceira Turma AC Apelação Cível – 500310 Relator Desembargadora Federal Cintia Menezes Brunetta Data: 17/08/2012.*

*Destarte, entende-se que o mesmo se daria com a notificação da parte autuada para tomar ciência da lavratura, disposição expressa do artigo 2º. 1 da Lei nº. 9.873/1999. De todo modo, como não foram localizadas manifestações da CGCOB enfrentando, especificamente, o ponto, sugere-se que esta PFANAC, caso entenda conveniente, submeta a questão, juntamente com outras abaixo expostas, à Coordenação Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos PGF, no sentido de se obter um posicionamento uniforme sobre questões corriqueiras no âmbito dos processos administrativos sancionatórios que tramitam perante a ANAC. (g.n)*

3.5. No que se refere à prescrição intercorrente alegada pela recorrente, esta não corre enquanto não há lavratura do AI, tendo em vista que o processo administrativo sancionador é instaurado com a Lavratura do dito documento. Com efeito, a prescrição intercorrente tem a função de evitar uma morosidade processual na Administração Pública, e, dessa forma, não incide enquanto não há processo em curso, correndo apenas a prescrição da pretensão punitiva de que trata o art. 1º, caput, da Lei nº 9.873/99. A partir da lavratura do Auto de Infração nº 003338/2018, que se deu em 30/01/2018, houve a interrupção da prescrição quinquenal e o termo inicial para que se comesse a correr a prescrição intercorrente e, nesse sentido, o último marco válido antes da DC1, que se deu em 11/03/2019, foi a **notificação da Lavratura do AI**, datada de 06/02/2018 (SEI 1695272), sendo uma interrupção enquadrada no art. 2º, inciso IV da Lei nº 9.784/99, conforme Parecer supra:

*Art. 2º. Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:*

*(...)*

*IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.*

3.6. Portanto, não há que se falar em incidência da prescrição intercorrente, tendo em vista terem ocorrido causas interruptivas válidas. Afasto tal argumento.

3.7. **Retroatividade de Norma mais Benéfica - Revogação do ilícito por norma superveniente:** Alega a recorrente que a norma pelo qual é imputada, que prevê um valor de multa de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), da forma como foi sancionada pela autoridade competente de primeira instância, foi revogada pela Resolução nº 362 de 16/07/2015, que prevê valores de multa mais baixos para a conduta em análise. Verifico que tal argumento não deve prosperar, tendo em vista o entendimento pela aplicação do Parecer firmado no Procuradoria Federal Junto à ANAC, via Memorando-Circular nº 52017/PF-ANAC (constante do Processo nº 00058.541070/2017-12), para a aplicação interna do Parecer nº 28/2015/DEPCONSU/PGF/AGU, aprovado pelo Procurador-Geral Federal, bem como o Parecer nº 296/2017/PROT/PFANAC/PGF/AGU, que **concluiu pela inaplicabilidade do princípio da retroatividade de norma mais benéfica às sanções administrativas impostas pela Agência Reguladora, aplicando-se ao fato a norma vigente à época de sua ocorrência.** Em vista disso, em razão do princípio da Legalidade estrita, ao qual esta agência está vinculada, há a necessidade da previsão expressa da possibilidade da retroatividade da norma nos processos administrativos de competência da ANAC. Não havendo tal previsão, referido entendimento está adstrito ao Princípio da Legalidade, indo de encontro à aplicação do postulado jurídico que o "*tempo rege o ato*", que é princípio geral do Direito, que possui matriz infraconstitucional na Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei 4.657/42), em seu art. 6º. O referido princípio geral consagra a REGRA da aplicabilidade da norma de direito material vigente à época da ocorrência do fato/conduta gerador, no presente caso, da infração. Afasto, portanto, mais esse argumento e a possibilidade de aplicação de norma que não era a vigente na época dos fatos.

3.8. **Vício material da Resolução ANAC nº 25, de 2008** - a autuada argumenta que conforme já exaustivamente explorado na defesa, a INFRAERO requer o reconhecimento da nulidade da Resolução nº 25, de 2008, uma vez que a "*estipulação de sanções (multas) deve ser objeto de lei em sentido estrito, não ficar a cargo da própria agência reguladora, até porque confundem-se a figura do "legislador", fiscalizador, instrutor do processo administrativo, do julgador e destinatário das verbas que da atuação decorrem.*"

3.9. Em relação ao possível vício material da Resolução ANAC nº 25, de 2008, importa 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 de criação da ANAC.

3.10. Conforme art. 5º da Lei nº 11.182, de 2005 - lei de criação da Agência, a ANAC atua como autoridade de aviação civil, sendo asseguradas as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência:

*Lei nº 11.182, de 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.*

3.11. 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.

3.12. 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.

3.13. Nesse sentido, é atribuição da ANAC a fiscalização do fiel cumprimento não só das normas existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, mas também de toda a legislação complementar relativa à matéria – leis especiais, decretos e demais normas, conforme art. 1º, §3º do CBAer, incluindo-se nessas demais normas 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, de 2005, art. 5º).

*CBAer*

*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).*

3.14. As hipóteses elencadas no CBAer, portanto, não configuram um rol taxativo de condutas capazes de sujeitar o regulado à aplicação de penalidade. A existência de normas complementares ao CBAer está prevista em seu próprio artigo 289, que começa com as providências administrativas previstas não só as infrações aos preceitos do Código, mas também as infrações aos preceitos da legislação complementar.

*CBAer*

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

*1 - Multa*

*(...)*

3.15. 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, de 1986.

3.16. Desse modo, 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, de 2005.

3.17. Nesse mesmo sentido a seguinte decisão da Segunda Turma do Tribunal Regional Federal da 5ª Região:

ADMINISTRATIVO. AGÊNCIAS REGULADORAS. ANAC. PODER NORMATIVO. RESOLUÇÃO. SEGURANÇA. AEROPORTUÁRIA. DESCUMPRIMENTO. INFRAERO. AUTO DE INFRAÇÃO. LEGALIDADE. MULTA. PODER DE POLÍCIA.

1. Os atos normativos editados pelas agências não são regulamentos autônomos, uma vez que não defletem da Constituição, mas sim da lei instituidora da agência, razão pela qual, tais leis, ao instituírem as agências reguladoras, conferem-lhes também o exercício de um abrangente poder normativo no que diz respeito às suas áreas de atuação.

2. A Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC, estabeleceu, expressamente, entre as suas atribuições, a expedição de normas técnicas para fins de segurança das operações aeroportuárias em geral.

3. Não há violação ao princípio constitucional da legalidade, uma vez que a Resolução editada pela autarquia especial trata de campo próprio de regulamentação infralegal por se tratar de matéria técnica que exige constantes atualizações normativas. Precedente do eg. TRF da 3ª Região: AC 1999.03.99.013358-2/SP - Relª Desª Fed. Salette Nascimento - DJE 25.04.2011 - p. 521. 6. Precedentes do STJ, desta Corte Federal e do TRF da 4ª Região. 7. (AC 20078100029109, Desembargador Federal Francisco Barros Dias, TRF5 - Segunda Turma, DJE -Data:26/05/2011 - Página:260.)

4. Ao descumprir a resolução da ANAC, é "perfeitamente cabível a multa aplicada, por advir do Poder de Polícia, da referida agência reguladora". (AC 200983080015831, Desembargador Federal Francisco Barros Dias, TRF5 - Segunda Turma, DJE -Data:22/06/2010 - Página:237.)

5. O processo administrativo cumpriu os princípios da ampla defesa e do contraditório sendo o meio adequado à definição da punição a ser imposta. Observa-se que a Apelante ofertou defesa e recurso administrativo, os quais foram devidamente apreciados pela autoridade competente.

6. O valor da multa (R\$ 70.000,00) foi arbitrado dentro dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, nos termos da Resolução nº. 25 de 25/04/2008.

7. A Resolução nº 58 da ANAC, que estabeleceu a penalidade de multa à violação presente, foi publicada no Diário Oficial da União em 27 de outubro de 2008, de modo que a Recorrente não pode exonerar-se de cumprir tal preceito, visto que lhe foi dada ciência com a publicação no Diário Oficial, sendo desnecessária comunicação específica e pessoal à INFRAERO.

8. Apelação Improvida. (TRF5, AC 00021804720114058400 Desembargador Federal Walter Nunes da Silva Júnior DJE-Data:01/03/2012 - Página:176)

3.18. Destaco, ainda, a literalidade do art. 289 da Lei 7.565, de 1986, 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.

3.19. 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.

3.20. Como dito antes, o artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565, de 1986, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBAer, bem como pelo descumprimento das disposições da "legislação complementar".

3.21. Ressalto que no §1º do artigo 36, do CBAer encontra-se a competência da autoridade aeronáutica, hoje, como já abordado, autoridade de aviação civil – ANAC (artigo 5º da Lei de criação da ANAC), para a coordenação e o controle da exploração da atividade aeroportuária:

CBAer

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)

3.22. Quanto à tabela de valores da sanção, verifica-se que a infração estava disposta no item 15 da Tabela III (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do seu Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 2008, com a redação da época da ocorrência do fato.

3.23. 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, de 2005.

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

3.25. Isso posto, afasta-se as alegações do(a) interessado(a) de Vício material e de forma da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

3.26. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Desse modo, julgo o processo apto a receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

#### 4. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da materialidade infracional** - A empresa contrariou o que preceitua a Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; RBAC 153, item 153.217 (d); Res. ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15, no momento em que deixou de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo, a saber:

Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA – 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;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

4.2. Há ainda o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, norma complementar, que prescreve o seguinte:

Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 153, Emenda nº 00

153.217 AUXÍLIOS VISUAIS PARA NAVEGAÇÃO E INDICAÇÃO DE ÁREAS DE USO RESTRITO

(d) Sinalização horizontal

(1) O operador de aeródromo deve, quanto à sinalização horizontal, atender ao estabelecido no parágrafo 153.217(a) e ainda aos seguintes requisitos:

(i) manter homogeneidade de aspecto, definição de contornos e alinhamentos;

(ii) manter a integridade da sinalização horizontal quanto à sua visualização, de forma a não prejudicar as seguintes condições:

(i) Em 20m (vinte metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - perda de pigmentação da sinalização desagregação parcial da sinalização ou depósito de material não original sobre a sinalização, de forma a não permitir sua perfeita visualização, excetuando-se a sinalização de ponto de visada quanto ao acúmulo de borraça;

(ii) Em 5m (cinco metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - desagregação total da sinalização de forma a não permitir sua perfeita visualização

(iii) manter números, letras e sinalização do ponto de visada de forma a ter seu entendimento por parte do piloto;

(iv) manter as ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal conforme especificações e orientações do fabricante do produto aplicado.

(2)

(3) O não atendimento aos requisitos definidos no parágrafo 153.217(d) é motivo para uma avaliação técnica e realização, pelo operador de aeródromo, de ações, tais como as listadas a seguir, até que o descumprimento do requisito tenha sido sanado:

(i) mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;

(ii) manutenção preventiva e/ou corretiva; e

(iii) restrição operacional.

4.3. Além disso, o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do anexo III da Resolução ANAC nº 25 de 25 de abril de 2008, previa, à época dos fatos, o seguinte:

15. Deixar de manter em boas condições a sinalização horizontal, vertical ou luminosa. (Revogado pela Resolução nº 382, de 14.06.2016) 40.000 70.000 100.000

4.4. Da análise dos dispositivos acima, constata-se que a infração capitulada na Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; RBAC 153, item 153.217 (d); Res. ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15 se configura quando o operador aeroportuário não mantém, em boas condições, questões relativas à sinalização para auxílio visual à navegação. Ainda sobre a fundamentação da matéria, aduzo à análise anterior (2710262), que substanciou a Decisão de Primeira Instância (2710791), com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/99 que abre a possibilidade de decisões se pautarem em análises já prolatas nos autos:

Depreende-se dos normativos que o operador de aeródromo é responsável por manter os auxílios visuais em condições operacionais, com o intuito de proporcionar a visualização, a identificação e o entendimento do auxílio visual por parte do aeronavegante e do pessoal de solo[1]. O conjunto de auxílios visuais de um aeródromo é compreendido por (i) indicadores e dispositivos de sinalização, (ii) sinalização horizontal, (iii) luzes, (iv) sinalização vertical, (v) balizas, e (vi) indicadores de áreas de uso restrito[2].

O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 154, por seu turno, no item 154.15 (a) (82), traz o conceito de sinalização horizontal que significa a informação aeronáutica integrante dos auxílios visuais à navegação aérea, consistindo em pintura feita nas superfícies da área de um aeródromo – especialmente na pista de pouso e decolagem, na pista de taxi, e no pátio de aeronaves – com o propósito de orientar ou prestar informações aos pilotos de aeronaves e motoristas que trafegam nas vias de serviço[3].

Assim, no que tange à sinalização horizontal, cabe ao operador de aeródromo manter a homogeneidade de seu aspecto, a definição de contornos e alinhamentos, assim como a sua integridade quando à visualização, de modo a não propiciar (i) a perda de pigmentação, desagregação parcial ou depósito de material não original da sinalização (ressalvado o caso de acúmulo de borracha sobre o ponto de visada), num trecho de 20 (vinte) metros consecutivos longitudinais às linhas ou faixas; e ainda, (ii) a desagregação total da sinalização de forma a não permitir sua perfeita visualização num trecho de 5 (cinco) metros consecutivos longitudinais às linhas ou faixas[4].

O operador de aeródromo deve manter ainda os números, as letras e a sinalização do ponto de visualização de maneira a garantir a assimilação por parte do aeronavegante, assim como manter as ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal nos moldes das especificações e orientações do fabricante do produto aplicado sobre o pavimento[5].

O Auto de Infração nº 003466/2018 (1518678), sustentado pelo Relatório de Fiscalização nº 005160/2018 (1518703), revela que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), na condição de operador de aeródromo, deixou de manter a sinalização horizontal da área de manobras em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo, o que foi constatado em 24/04/2013 durante inspeção no Aeroporto de Goiânia – Santa Geneveva (SBGO).

De acordo com a equipe de inspeção, verificou-se que as linhas de borda e de eixo correspondentes à sinalização horizontal tanto da pista de pouso e decolagem 14/32, nas proximidades da catraca 32, quanto da pista de taxi “A” encontravam-se ausentes em mais de 20 (vinte) metros consecutivos longitudinais e, portanto, em dissonância com o item 153.217 (d) (1) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 153 por não permitir a perfeita visualização por parte do aeronavegante e do pessoal em solo, conforme demonstrado através de registros fotográficos juntados aos autos do processo (1518704, 1518705 e 1518706).

(...)

Quanto ao fato de já ter sido aprovada a ação corretiva proposta, é necessário estabelecer os contornos do (i) Relatório de Inspeção Aeroportuária – RIA e do (ii) Plano de Ações Corretivas – PAC, aprovado pela Agência.

Nos termos da Instrução de Aviação Civil – IAC 162-1001A (Inspeção Aeroportuária), que disciplinava o tema à época dos fatos, o Relatório de Inspeção Aeroportuária – RIA era o documento elaborado pelo Chefe da Equipe de Inspeção Aeroportuária que continha as não conformidades verificadas na inspeção, identificando também os responsáveis pelas respectivas ações corretivas a serem implementadas[19].

As não conformidades identificadas no RIA eram, em momento posterior, objeto de propostas de correção, submetidas essas pelos regulados à Autoridade de Aviação Civil, e que, uma vez aprovadas, faziam parte do Plano de Ações Corretivas – PAC. O PAC era, portanto, o documento que continha as ações corretivas propostas e aprovadas, com os respectivos prazos de implementação das medidas[20].

A existência do PAC e das ações corretivas propostas e aprovadas para a não conformidade, todavia, não afasta a necessidade de se apurar as condutas passíveis de penalização verificadas durante a inspeção, conforme disposto na própria Instrução, em seu item 7.2:

IAC 162-1001A, 7.2 No caso da irregularidade registrada no RIA constituir infração aos preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica ou da legislação complementar, o infrator estará sujeito à aplicação das providências administrativas previstas no art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, por parte da Autoridade Aeronáutica.

Assim, o que se apura no presente processo é a conduta do autuado verificada em 24/04/2013, durante a inspeção aeroportuária promovida. Portanto, a medida tomada a posteriori em sede de cumprimento do Plano de Ações Corretivas (PAC) ou no âmbito do processo de certificação operacional não tem o condão de afastar a responsabilidade do autuado pelos fatos anteriormente verificados.

Para afastar a imputação, bastaria que o autuado comprovasse que, a despeito das evidências fotográficas apresentadas, a sinalização horizontal da pista de pouso e decolagem e da pista de taxi “A” estava no dia 24/04/2013 adequada aos normativos, ou que, apesar de inexistente, a falta não representava um risco às operações aéreas porque os trechos da pista de pouso e decolagem e da pista de taxi estavam devidamente interditados – o que não restou evidenciado em defesa.

Tampouco foi identificado, em consulta ao histórico de Aviso ao Aeronavegante (NOTAM), que os trechos da pista de pouso e decolagem e da pista de taxi “A” estavam devidamente interditados durante as 24 (vinte e quatro) horas do dia 24/04/2013, devido as obras de recapamento previstas no Plano para Segurança Operacional Durante Obras e Serviços – POOS nº 004/SBGO/2012. De acordo com os NOTAM F0450/2013 e F0777/2013, transcritos abaixo, tais infraestruturas estavam interditadas apenas entre 22:10h (00:10 UTC) e 08:10h (10:10 UTC), estando, assim, presumidamente, abertas ao tráfego durante o restante do dia 24/04/2013[21].

SBRR F0450/2013 NOTAMN

Q) SBBS/MRLC/IV/NBO/A/000/999/1638S04914W005

A) SBGO - GOIANIA/SANTA GENEVEVA, GO

B) 07/03/13 00:10 - C) 01/05/13 10:10

D) DLY 0010/1010

E) RWY 14/32 CLSD DEVIDO OBRAS

DT EXPED: 25/02/13 18:00

STATUS: REPLACED BY F0987/2013

ORIGEM: SBRRZBXN

SBRR F0777/2013 NOTAMR SBRR F0449/2013

Q) SBBS/MXLC/IV/M/A/000/999/1638S04914W005

A) SBGO - GOIANIA/SANTA GENEVEVA, GO

B) 06/04/13 00:10 - C) 19/05/13 10:10

D) DLY 0010/1010

E) TWY ALFA CLSD DEVIDO SER MAINT

DT EXPED: 06/04/13 00:06

STATUS: REPLACED BY F1155/2013

ORIGEM: SBRRZBXN

Considerando os elementos do processo e a ausência de evidências em contrário, entende-se caracterizada a infração, de autoria do autuado, consistente em deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo, o que foi constatado em 24/04/2013 no Aeroporto de Goiânia – Santa Geneveva (SBGO), e descrito no AI nº 003466/2018, razão pela qual se propõe que seja a ele aplicada a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986.

4.5. No mais, a fiscalização apontou, de forma objetiva, a conduta infracional imputada à autuada: “Deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo” e anexou conteúdo probatório inequívoco dos fatos narrados no relatório, o que não foi desqualificado pela recorrente, como as fotografias anexadas que demonstram a falta de

sinalização na pista (SEI 1518704; 1518705 e 1518706), mostrando a exata conduta que se coaduna à norma, restando demonstrado a infração imputada. Ressalto que no Direito Administrativo Sancionador o atuado deve se defender dos fatos imputados, restando estes demonstrados de acordo com as provas nos autos, conforme entendimento das Cortes Superiores do Brasil, a saber:

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

(...)

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

4.6. Destarte, considero presente a materialidade infracional, em que a sociedade empresarial atuada infringiu a Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 153, item 153.217 (d); Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15, quando deixou de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo.

**5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

5.1. Por todo o exposto neste Voto e tudo o que consta nos autos do presente processo, considera-se configurada a infração disposta na Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 153, item 153.217 (d); Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15, vigente à época dos fatos.

5.2. A Resolução ANAC nº 472 de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25 de 2008 e a Instrução Normativa nº 08 de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82 que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

5.3. A sobredita Resolução nº 472, de 2018, estabeleceu em seu artigo 34 que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica, cuja redação é idêntica à constante no art. 57 da IN nº 08/2008.

5.4. Conforme esclarecido no item 3.5 deste Voto, a norma a ser aplicada no caso concreto é aquela que vigorava ao tempo da conduta infracional, e trazida na capitulação do AI, qual seja, o item 15 constante no Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.5. Assim sendo, para a infração em análise, cometida por pessoa jurídica, o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008 prevê a aplicação de multa no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) no patamar mínimo, R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) no patamar intermediário, e R\$ 100.000,00 (cem mil reais) no patamar máximo.

5.6. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se notar que a DC1 considerou presente aquela constante no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (o reconhecimento da prática da infração), nos seguintes termos:

*Para a existência da circunstância atenuante prevista no artigo 36, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve confirmar, ainda que indiretamente, a prática do ato, e não contestar sua desconformidade com a norma, condições que se verificaram nos autos do processo. Deve ser, assim, reconhecida a sua incidência.*

5.7. Referida circunstância está da seguinte forma prescrita na norma:

*§ 1º São circunstâncias atenuantes:*

*1 - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.*

5.8. É entendimento desta ANAC, exarado na Súmula Administrativa nº 001/2019, aprovada pela Resolução de Diretoria Colegiada da ANAC nº 73, publicada no Diário Oficial da União de 30 de maio de 2019, que a explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração, ou tão somente a apresentação de questões preliminares, não havendo argumentos contraditórios, possibilitam a concessão da referida atenuante, a saber:

*A apresentação pelo atuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais. (grifo meu)*

5.9. Nota-se que, de fato, a atuada não tentou ilidir o mérito infracional, trazendo, em todas as suas manifestações, apenas questões processuais e fáticas. **Entendo, portanto, que deve permanecer com tal causa de diminuição de sanção.**

5.10. Quanto às circunstâncias agravantes, não restaram configuradas as previstas no art. 36, § 2º, da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

5.11. Observada a incidência de 1 (uma) circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, proponho fixar o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) para cada infração.

5.12. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor de multa aplicada pela decisão de primeira instância, diante do esposado no processo, **entendo deva ser MANTIDO no patamar mínimo de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)**, tendo em vista a presença da circunstância atenuante existente no art. 36, §1º, inciso I, da Resolução ANAC nº 472/2018 e a inexistência de circunstâncias agravantes no caso, previstas no §2º do art. 36 da referida Resolução, por Deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo.

**6. CONCLUSÃO**

6.1. Pelo exposto, **VOTO por NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em **R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)**, sendo o valor mínimo previsto no item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008 pela infração disposta na Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 153, item 153.217 (d); Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.007253/2018-97	667085197	003466/2018	Aeroporto Santa Geneveva (SBGO)	24/04/2013	Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e helipontos) - Deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo (ocorrência anterior a 15/06/2016).	Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 153, item 153.217 (d); Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15.	R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)

6.2. É como VOTO.



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 20/08/2019, às 14:11, 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 **Marcos Vinicius Barbosa Siqueira, Estagiário(a)**, em 20/08/2019, às 14:39, 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 **3282415** e o código CRC **E888AC21**.

SEI nº 3282415



## VOTO

**PROCESSO: 00065.007253/2018-97**

**INTERESSADO: @INTERESSADOS\_VIRGULA\_ESPACO\_MAIUSCULAS@**

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN (SEI! 3282415), o qual **NEGOU PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a sanção administrativa referente ao processo administrativo em curso, no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)**, por *deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo*, nos termos do voto do Relator.

BRUNO KRUCHAK BARROS  
SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB  
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 20/08/2019, às 17:22, 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 **3379448** e o código CRC **36839280**.

SEI nº 3379448



## VOTO

**PROCESSO: 00065.007253/2018-97**

**INTERESSADO: @INTERESSADOS\_VIRGULA\_ESPACO\_MAIUSCULAS@**

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I- Concordo com o Voto JULG ASJIN (SEI 3282415) do Relator, que **NEGOU PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de **R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)** por "*deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo*".

Samara Alecrim Sardinha  
SIAPE 1649446

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018



Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/08/2019, às 18:20, 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 **3379454** e o código CRC **2B768851**.

SEI nº 3379454





## CERTIDÃO

Brasília, 20 de agosto de 2019

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA 501ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00065.007253/2018-97

**Interessado:** EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO

**Auto de Infração:** 003466/2018

**Crédito de multa:** 667085197

**Membros Julgadores ASJIN:**

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria nº 2026/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016 - **Relator**
- Samara Alecrim Sardinha - SIAPE 1649446 - Portaria ANAC nº 3883 - 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 **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, aplicando sanção administrativa de multa no valor de **R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)**, em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO, por *Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a sinalização horizontal em condições operacionais conforme requisitos estabelecidos em normativo (ocorrência anterior a 15/06/2016)*, em afronta a Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 153, item 153.217 (d); Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 15.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 23/08/2019, às 14:58, 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 **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 23/08/2019, às 15:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/08/2019, às 15:32, 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 **3399244** e o código CRC **A63F40AB**.

Referência: Processo nº 00065.007253/2018-97

SEI nº 3399244