

PROCESSO: 00065.021860/2012-74

INTERESSADO: MUNICÍPIO DE SAQUAREMA

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 1141303 fls. 1)	Tripulante / Aeroporito / Bação / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 1141308 fls. 9)	Análise de Primeira Instância (SEI 1141308 fls. 13 a 19)	Decisão de Primeira Instância - DCI (SEI 1141313 fls. 55 e 56)	Notificação da DCI (SEI 1300665)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 1323131)	Aferição Tempestividade (SEI 1329167)	Prescrição Quinquenal	Prescrição Intercorrente
00065.021860/2012-74	650404153	00774/2012	Aeródromo de Saquarema (SDSK)	19/01/2012	15/02/2012	24/02/2012	19/11/2014	17/08/2015	17/11/2017	28/11/2017	07/12/2017	17/08/2020	17/11/2020

Enquadramento: Artigo 36 § 1º c/c artigo 289 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 - CBA - e Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE- AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C).

Infração: Não implantar a sinalização de interdição de aeródromo civil.

I. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo MUNICÍPIO DE SAQUAREMA, em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI nº. 00774/2012, lavrado em 15 de fevereiro de 2012.

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

Durante inspeção especial visando avaliação das condições de segurança operacional, e de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita do Aeródromo de Saquarema (SDSK), na cidade de Saquarema/RJ, no dia 19 de janeiro de 2012, foi evidenciado pela equipe de inspeção, conforme registrado em relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA) nº 002R/SIA-GFIS/2012 de 19/01/2012 - INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - Item 2.3, que a pista de pouso e decolagem 14/32, interditada devido a "riscos às operações aéreas", não se encontrava com a sinalização de interdição implantada, contrariando o RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE - AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C).

2. HISTÓRICO

2.1. **Relatório de Fiscalização - RF:** (SEI 1141308 fls. 1 à 7) O Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA) nº 002R/SIA-GFIS/2012, de 06/02/2012, aponta que a Administração Aeroportuária não implantou a sinalização de interdição de aeródromo civil (item 2.3), conforme foto anexa (SEI 1141308 fls. 7); que não há marcas de designação das pistas; que a pista de pouso e decolagem não se encontra em bom estado de limpeza apresentando aparas de grama ao longo de toda a sua extensão; e que não existe cerca patrimonial e/ou operacional separando toda a área de movimento e outras instalações ou zonas do aeroporto. O relato é acompanhado por fotos, anexadas às fls. 7 SEI 1141308 e SEI 1141313 fls. 17 à 25 e anexos fls. 29 à 33).

2.2. O RF informa, ainda, que o aeródromo estava interditado por "Risco as Operações Aéreas" e que a NOTAM de interdição inicial fora publicado em 10/05/2010. Uma NOTAM, de acordo com o RBAC 154, significa o aviso que contém informação relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo conhecimento seja indispensável à segurança, eficiência e rapidez da navegação aérea.

2.3. Ao final, a equipe de fiscalização concluiu, em virtude das não conformidades apresentadas, que as barreiras de segurança ainda estavam vulneráveis, o que comprometeria a segurança operacional no aeródromo, sugerindo a manutenção da interdição.

2.4. **Defesa Prévia** - A interessada foi notificada da autuação em 24/02/2012, conforme comprova AR acostado aos autos (SEI 1141308 fls. 9), apresentando Defesa Prévia protocolada/postada na ANAC em 19/03/2012 (fls. 13 à 19 SEI 1141308).

2.5. **Análise de 1ª Instância** A Análise Primeira Instância (SEI 1141308 fls. 23/27), datada de 19/11/2014, sugeriu a aplicação de multa no valor de R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais), no patamar intermediário previsto no item 05 da Tabela II do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, considerando a existência da circunstância atenuante prevista no parágrafo 1º, inciso III do art. 22 da Resolução 25 (inexistência de penalidade no último ano), bem como a existência da circunstância agravante prevista no art. 22, parágrafo 2º, inciso IV da mesma resolução (exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo).

2.6. Para fundamentar a aplicação da penalidade pecuniária, foram anexados diversos documentos à Análise de 1ª Instância que comprovam o histórico e a cronologia da interdição do aeroporto, tais como:

- a) Relatório de Inspeção Aeroportuária nº 015R/SIA - GFIS/2010 de 24/08/2010 (SEI 1141308 fls. 31 à 49). Período da Inspeção: 24/08/2010 à 24/08/2010
- b) Relatório de Vistoria Técnica nº 08V/SIA-GFIS/2010, realizada em 16/11/2010, com fotos do local, cuja conclusão da equipe de Inspeção foi pela manutenção da interdição (SEI 1141308 fls. 43 à 50)
- c) Relatório de Fiscalização s/n SIA GFIS/2011, fiscalização realizada após denúncia recebida pela GFIS/SIA de que estavam operando aeronaves no aeródromo interditado. A equipe de fiscalização comprovou por meio de fotos e vídeos que a denúncia era procedente e sugeriu o encaminhamento do RF à Superintendência de Padrões Operacionais para as providências cabíveis no tocante aos pilotos e operadores das aeronaves que foram flagradas operando no referido aeroporto interditado (SEI 1141308 fls. 55 à 62);
- d) Relatório de Inspeção Aeroportuária - RIA nº 002R/SIA-GFIS/2012 (SEI 1141313 fls. 5 à 26), realizada em 19/01/2012, a fiscalização sugere a manutenção da interdição, em virtude das não conformidades apresentadas.
- e) Por último, por meio de Portaria assinada pelo Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária o aeródromo foi excluído do cadastro e fechado ao tráfego aéreo (SEI 1141313 fls. 33).

2.7. **Notificação para manifestação do autuado** - após a inclusão dos documentos que fundamentaram a análise de 1ª instância, acima citados, foi reaberto o prazo de defesa para manifestação do autuado (SEI 1141313 fls. 37 à 40).

2.8. **Pedido de Vistas** - o autuado solicitou e obteve vistas dos autos conforme comprova Certidão, datada de 04/12/2014 (SEI 1141313 fls. 41).

2.9. **Defesa apresentada após notificação e pedido de vistas** - após ser notificada do conteúdo dos autos, conforme comprova AR datado de 01/12/2014 (SEI 1141313 fls. 45) e obter vistas, o autuado apresentou nova defesa protocolada em 08/12/2014 (SEI 1141313 fls. 47 à 51), na qual argumentou o seguinte:

- a) *com relação à nova inspeção realizada no dia 24/08/2010, após a apresentação de defesa por este município, é importante salientar que esta foi realizada sem a presença de representante desta municipalidade, conforme certificado no próprio relatório (fls. 18, item 5.1), o que viola o contraditório e a ampla defesa, já que o representante do Município não pode acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos efetuados por esta Agência Reguladora.*
- b) *O item 5.5 do Capítulo 5 da IAC 4301 prevê o "aeródromo estará sempre sujeito a vistoria por parte dos Órgãos do Sistema de Aviação Civil, cabendo ao proprietário garantir o seu livre acesso". Ora, se o proprietário deve garantir o seu livre acesso é porque ele deve estar presente no momento da fiscalização, o que não ocorreu no presente caso, conforme reconhecido no próprio relatório de fiscalização de fls. 18/21.*
- c) *No que toca ao documento de fls. 23/26, relativo a fiscalização anterior à fiscalização que ensejou o presente procedimento administrativo, este serve a corroborar os argumentos lançados na peça de defesa de fls. 8/11 no sentido de que a interdição do aeroporto de Saquarema era temporária, tanto que os fiscais opinaram pela sua manutenção (fls. 23), já que não se pode manter algo que é definitivo, mas apenas o que é temporário. [...]*
- d) *Destaque-se, por fim, que apenas com a adoção da Portaria ANAC 2657/SIA, de 06 de dezembro de 2012, que, frise-se, não foi comunicada ao ora recorrente, é que a interdição do aeroporto de Saquarema passou a ser definitiva, o que reforça, ainda mais, os argumentos lançados na peça de defesa, no sentido de que a interdição de referido aeroporto era temporária, inexistindo a obrigação descrita no auto de infração*

que ensejou o presente processo administrativo.

2.10. **Decisão de 1ª Instância - DCI:** Após a fase instrutória, que foi reaberta devido aos novos documentos comprobatórios acostados pela *Análise Primeira Instância*, foi proferida **Decisão Primeira Instância** pela Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas - GNAD/SIA em 17/08/2015 (SEI 1141313 fls. 55/56), que acatou na integralidade o Parecer do setor responsável, aplicando sanção de multa ao Município de Siquemera por infringir o disposto no artigo 36 § 1º c/c artigo 289 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 e RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE- AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C), no valor de R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais), no patamar intermediário do item 05 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, norma vigente à época dos fatos, dado a existência da circunstância atenuante prevista no parágrafo 1º, inciso III do art. 22 da Resolução 25 (a inexistência de aplicação de penalidades no último ano), bem como a existência da circunstância agravante prevista no art. 22, parágrafo 2º, inciso IV da mesma resolução (exposição ao risco da integridade física de pessoas).

2.11. **Recurso 2ª Instância** - Após ser regularmente notificada da DCI, em 17/11/2017, conforme comprova AR (SEI 1300665) o autuado apresentou Recurso contra a Decisão de 1ª Instância, protocolado/postado/carimbado em 28/11/2017 (SEI 1323131).

2.12. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Certidão (SEI 1329167), datada de 07/12/2017, a Secretária da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

2.13. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 23/01/2019.

2.14. **É o relato.**

3. PRELIMINARES

3.1. **Da prescrição constante no CBAer:** Em sede preliminar, alega o interessado que, pela aplicação do prazo prescricional de 2 (dois) anos que prevê o art. 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a pretensão punitiva desta ANAC teria se esgotado em 24 de janeiro de 2013, tendo em vista que a infração teria sido constatada em 24/01/2011, pelo Relatório de Inspeção (RIA) nº 015E/SIA-GFIS/2010 e que, mesmo que se se aplicasse o prazo de 5 (cinco) anos previsto no caput do art. 1º da Lei nº 9.873/1999, a pretensão punitiva desta agência teria sido fulminada em 24/01/2016. Além disso, alega também a ocorrência da prescrição intercorrente prevista no parágrafo 1º do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999, vez que o presente processo teria ficado parado por tempo maior que 3 (três) anos. Verifico que tais argumentos não devem prosperar.

3.2. De início, cumpre informar que o prazo prescricional previsto no CBAer não tem aplicabilidade nesta agência, vez que em 24/11/1999 entrou em vigor a Lei nº 9.873, de 1999 que, em sua ementa, traz que esta lei: "Estabelece o prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências". Portanto, nota-se que a referida Lei afastou a incidência dos dispositivos que tratavam sobre o tema no CBAer, tornando seus dispositivos relativos à prescrição, inaplicáveis. Outrossim, este é o entendimento da Procuradoria Federal junto à ANAC, que proferiu, em 12 de fevereiro de 2009, o Parecer PROC/ANAC nº 056/2009, aprovado, na mesma data, pelo Sr. Procurador-Geral, restando assentado, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil - PF/ANAC, que:

"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.873/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la.

Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art. 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital: por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94).

A administração não está autorizada a concluir no sentido de que todos os processos autuados com datas anteriores a 10 de março de 2006 e que não tiveram prosseguimentos normais, encontram-se alcançados pela prescrição bienal (fl. 23). Com efeito, a análise da prescrição deve ser feita em concreto, caso a caso, de acordo com os preceitos gerais enumerados nos itens 2.47 a 2.55 do presente parecer."

3.3. Consignam os itens 2.47 a 2.55 do citado Parecer:

2.47. Da forma como feita, denota-se que a consulta formulada às fls. 23-24 pretende que além de emitir um pronunciamento acerca da multa de que versa o presente processo, esta Procuradoria manifeste acerca das demais multas em situação similar.

2.48. Destarte, cumpre estabelecer algumas premissas gerais aplicáveis a todas as multas que tramitam ou que venham a tramitar no âmbito desta Agência.

2.49. Como dito, apesar de não terem pronunciado expressamente, os Pareceres nº 106/2006 e 103/2008 versam não somente acerca de prazos prescricionais para exercício da ação punitiva do Estado (apuração de infrações e adoção de medidas autoaplicáveis no exercício de poder de polícia). É que, como frisado, no caso das multas pecuniárias, tanto o CBAer como a Lei nº 9.874/94 estipulam prazos prescricionais aplicáveis somente enquanto a multa ainda não houver sido definitivamente constituída.

2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer nº 103/2008/PROC/ ANAC (aplicabilidade da Lei nº 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante) concluiu que:

2.51. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui cinco anos para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo, (art. 1º da Lei nº 9.873/94)

2.52. Contudo, se o processo que visa à apuração de infração punitiva por multa ficar parado por mais de três anos, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9.873/99 (Interrompe-se a prescrição: I - citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III - pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º do art. 1º da mesma Lei.

2.53. Sobrevindo uma causa interruptiva, o prazo prescricional de cinco anos volta a contar do zero, assim como o prazo trienal para verificação da prescrição intercorrente.

2.54. Os processos com vistas à apuração de infrações passíveis de multa, que sob a vigência do Parecer nº 106/2006 (até 10/03/2008) tenham completado dois anos sem que multa definitiva fosse constituída, devem ser tratados de maneira distintas, conforme haja ou não ato administrativo declarando a prescrição, a saber: (q.n)

3.4. Há que se notar, ademais, que este também é o entendimento das Cortes Federais do país, como se depreende dos seguintes julgados:

(AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 -)

21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2005, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97 é a prazo prescrito em seu artigo 12 que se aplica ao caso: "Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86. ("As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autoriza, e sua definição não depende de julgamento, não podendo exceder esse prazo") pela prescrição do artigo 1º da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2º, §1º, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente a declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior". (TRF 3)

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 -)

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AEREA ANAC. AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. PRESCRIÇÃO. INOCORRÊNCIA. 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da ANAC, forte na incoerência da prescrição, que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do Híbrido executivo, cujos créditos se opõem na legislação pertinente. 2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial. Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consignou entendimento de que a contagem da prescrição somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida. (TRF 2)

3.5. Observada a inaplicabilidade do art. 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica no tocante à prescrição da pretensão punitiva desta agência, há que se analisar a Lei nº 9.873, de 1999, para a verificação da incidência ou não da prescrição no presente caso.

3.6. **Da prescrição intercorrente e quinzenal:** Em seu recurso o autuado alega que se aplicado o prazo de 5 (cinco) anos de que trata o caput do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999, teria incidido a prescrição em 24 de janeiro de 2016, tendo em vista que a ocorrência da infração teria sido constatada em 24 de janeiro de 2011, por meio do Relatório de Inspeção (RIA) nº 015E-GFIS/2010. Nota-se que tal argumento não deve prosperar. Cumpre informar que o processo de NUP 00065.021860/2012-74 foi originado a partir da lavratura do AI nº 00774/2012, que traz uma conduta apurada em 19/01/2012, como consta no próprio AI e no relatório de inspeção aeroportuária (RIA) nº 002E/SIA-GFIS/2012, como mencionado no item 2.1 deste Voto. É dizer, portanto, que, diferente do que alega a recorrente, a conduta

geradora da infração é de **19/01/2012** e, nessa data, começou a correr contra esta agência a prescrição da pretensão punitiva.

3.7. Verificado que a conduta infracional é de 19/01/2012, observam-se várias interrupções prescricionais, como mostra o art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

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

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível

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

3.8. Sabendo-se que as hipóteses do art. 2º transcrito acima interrompem a prescrição da pretensão punitiva, tem-se que, conforme o inciso III, há a interrupção da prescrição pela decisão condenatória recorrível. Assim, como a Decisão de Primeira Instância foi proferida em 17/08/2015 (SEI 1141313 fls. 55 e 56), houve a clara incidência do dispositivo mencionado e que, por isso, conclui-se que haveria incidência da prescrição da pretensão punitiva, ou quinquenal - se não houver outras causas de interrupção previstas no art. 2º da referida Lei - em **17/08/2020**, conforme transcrito no quadro "Marcos Processuais", no início deste Voto. Referida modalidade de prescrição da pretensão punitiva, portanto, não incidiu sobre o caso, razão pela qual afastou tal argumento.

3.9. No que concerne à prescrição intercorrente, ou trienal, prevista no § 1º do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999, há que se observar o seguinte:

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento no despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso. (g.n)

3.10. Conforme Parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC, transcrito no item 3.3 deste Voto, nota-se que as causas interruptivas da prescrição da pretensão punitiva trazidas pelo art. 2º também são aplicáveis para a interrupção da prescrição intercorrente. No presente caso, a prescrição foi interrompida por ocasião da lavratura do AI em 15/02/2012; pela *Andlise Primeira Instância* em 19/11/2014; pela DC1 em 17/08/2015; e pela notificação ou citação do indiciado ou acusado de que trata o inciso II, artigo 2º, da referida Lei nº 9.873, de 1999, sendo que esta última foi a notificação da DC1, que ocorreu em 17/11/2017 (SEI 1300665). Assim, por simples contagem de prazos, nota-se que incidiria a prescrição intercorrente, ou trienal, de que trata o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999 - se não houver outra causa interruptiva - em **17/11/2020**. Portanto, não há se falar, tampouco, em ocorrência do instituto da prescrição intercorrente, vez que existiram causas interruptivas válidas.

3.11. **Da nulidade do AI por alegação falta de Lei em sentido estrito:** Em seu recurso, alega o autuado suposta irregularidade, que poderia ser causa de declaração de nulidade do Auto de Infração, tendo em conta que o fato atribuído a ela não é tipificado em lei em sentido estrito, sendo trazido apenas por "norma interna", sem força de lei.

3.12. Nesse sentido, entender que a norma que impõe a conduta não poderia ser veiculada por meio de Resolução seria afastar o poder regulador dessa Agência, atribuído à ANAC nos termos da Lei no 11.182, de 2005, que criou essa Autarquia.

3.13. 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.

3.14. 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.

3.15. 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.

3.16. 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.

3.17. 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).

3.18. 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 comina 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

[...]

3.19. 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.

3.20. 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.

3.21. 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 deflitem 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 STJ: TRF da 3ª Região - AC 1999-03-90-01338-2/0P - Relª Desª Fed. Salete Nascimento - DJe 25/4/2011 - p. 521. 6. Precedentes do STJ, desta Corte Federal e do TRF da 4ª Região. 7. (AC 200781000209109, 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 alegar que não conheceu o conteúdo do 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)

3.22. 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.

3.23. **Resta evidente o fato de o 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.**

3.24. Dessa forma, fica afastado os argumentos de nulidade da atuação feita pela ANAC, pela alegação de ausência de Lei em sentido estrito.

3.25. **Da alegação de ilegalidade do art. 57 da Instrução Normativa ANAC n° 08, de 2008:** Argumento o autuado que a regra que determina o cálculo da dosimetria pelo valor intermediário é ilegal sendo que, para a dosimetria, deveria ser utilizado as disposições constantes no Código Penal. Não prospera a alegação recursal. Em sentido diametralmente oposto vai o Tribunal Regional Federal da 2ª Região, entendendo ser legítimo à ANAC o cálculo da dosimetria a partir do valor intermediário, tendo em vista essa ser a previsão expressa do art. 57 da Instrução Normativa ANAC n° 08/2008, norma cogente que advém do poder regulamentar desta agência e expressa previsão legal (Lei n° 11.182, de 2005), com plena aplicação, de acordo com o já esposado nos itens 3.11 à 3.22 deste Voto e, como se verifica do seguinte Julgado do referido Tribunal:

PROCESSUAL CIVIL. APELAÇÃO. ANAC. MULTA ADMINISTRATIVA. LEGALIDADE DAS MULTAS APLICADAS COM AMPARO NA LEGISLAÇÃO VIGENTE. AUTO DE INFRAÇÃO. INEXISTÊNCIA DE NULIDADE. RECURSO DESPROVIDO.

1. Cinge-se a controvérsia em perquirir se a ANAC seria legitimada a regular a normatização e fiscalização da prestação dos serviços de aviação civil, bem como a aplicar multa à eventual infração aos preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica 2. A União é competente, por meio da ANAC, para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, conforme preceitua o artigo 2º da Lei nº 11.182/2015. 3. O artigo 8º da Lei nº 11.182/2005 dispõe que 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. 4. A expedição de Resoluções por parte da ANAC configura mero corolário do Poder Regulador, sob a vertente de Poder Normativo, inerente à Autarquia, fundamentado nos artigos 3º e 174 da Constituição Federal de 1988 e na Lei nº 11.182/2005. Nessa linha, depende-se que os atos administrativos da ANAC, no exercício de seu regular poder de polícia, gozem de presunção de legitimidade, que só pode ser elidida por prova inequívoca em contrário, de modo a rechaçar qualquer violação ao Princípio da legalidade no tocante à atuação da agência reguladora. 5. Não merece prosperar a alegação de aplate no sentido de que o auto de infração seria formalmente nulo, pois a ANAC não teria informado a descrição da infração e a disposição legal infringida em afronta ao disposto no art. 8º da Resolução nº 25/2008. Isso porque, o auto de infração menciona expressamente que a conduta do autuado consistia em não controlar a entrada e trânsito do veículo da empresa Tekno Engenharia e seus ocupantes, permitindo o acesso de 5 (cinco) pessoas no veículo e deixando que esses entrassem em Área Restrita de Segurança (ARS) do Aeroporto Santos Dumont, de modo a violar os itens 3.8.18 da IAC 107-1006 RES de 2005; 8.3 da IAC 107-1048 RES e PSA (Plano de Segurança Aeroportuária), bem como capitulou a infração no artigo 36, § 1º, e artigo 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ficando o infrator sujeito à aplicação de providências administrativas pela Autoridade de Aviação Civil, assegurando, por conseguinte, à INFRACÇÃO o exercício pleno do direito constitucional do contraditório e da ampla defesa. Desse modo, entende-se não ter ocorrido qualquer vício no auto de infração a ensejar sua anulação. 6. Em nenhum momento nos autos a apelante logrou ilidir a presunção de veracidade e legitimidade das informações e documentos apresentados pela ANAC. A atuação da agência reguladora encontrou-se devidamente motivada e respaldada na legislação, a qual é devidamente citada e referenciada Decisão Administrativa. 7. A Resolução ANAC nº 25/2008 definiu parâmetros para aplicação da pena de multa conforme Anexo III, Tabela III, bem como segundo artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, indicando que a pena de multa será calculada a partir do valor intermediário. 8. Consta-se que tais critérios foram considerados pela ANAC na decisão administrativa, sendo certo que não houve agravantes, tampouco atenuantes, devendo, assim, ser aplicado ao caso o valor médio da tabela anexa Resolução ANAC nº 25/2008, qual seja o importe de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais), de forma a entender que a sanção aplicada está dentro dos parâmetros legais, sendo, ademais, o Poder Judiciário inerte ao mérito administrativo, o que violaria o poder discricionário conferido à ANAC. 9. Apelação desprovida.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados os presentes autos em que são partes as acima indicadas decide a 5ª Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da 2ª Região, por unanimidade, negar provimento à apelação, nos termos do voto do relator.

(AC - 0032817-94.2013.4.02.5101) - 27 de fevereiro de 2018 (data do julgamento). ALUISIO GONÇALVES DE CASTRO MENDES - Desembargador Federal (grifos nossos)

3.26. Como se depreende acima, é entendimento de que o poder normativo desta agência decorre de sua própria Lei de criação, que lhe outorgou o poder-dever de regulamentar a aviação civil nacional e aplicar as sanções necessárias de repressão à condutas que infringiam as normas do setor. Além do fato da aplicação de sanção administrativa estar baseada no referido poder que é próprio das agências reguladoras, verifica-se que não há qualquer empecilho legal pela aplicação do art. 57 da IN n° 08/2008. Pelo contrário, existindo a Lei n° 11.182 que permite a esta agência regular o setor editando normas e aplicando sanções a quem infrinja a regulamentação, esta ANAC mantém-se no estrito cumprimento do seu dever legal. Não merece prosperar, portanto, os argumentos de falta de lei que possibilite a aplicação da sanção e de suposta antijuridicidade quanto ao cálculo da dosimetria da sanção partir do valor intermediário. As Resoluções editadas por esta agência não são apenas "normas internas", como referido pela recorrente, mas normas que obrigam os entes regulados e possuem o devido amparo legal, com plena aplicabilidade nos processos de competência da ANAC. Com efeito, cálculo da dosimetria a partir do valor intermediário está devidamente previsto em norma impositiva e de plena eficácia, conforme anotado pelo próprio Poder Judiciário.

3.27. Pontando, não cabe falar em ausência de proporcionalidade do quantum da fixação da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a prática, por parte do autuado, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso) e, a partir disso, confirmada a infração, a dosimetria passa a ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução ANAC n° 25, de 2008, não podendo a Administração dali extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. Confirmado o ato infracional, deve ser aplicada uma multa para cada infração confirmada, nos exatos termos e valores constantes do anexo da norma, como ocorreu no caso.

3.28. Argumenta a recorrente que em momento algum foi notificado de uma "interdição permanente". Nota-se que tal argumento não deve prosperar. Inere-se, a partir do Ofício 287/2010 enviado pelo Município à ANAC em 09/07/2010, que o referido Ente Federativo tinha conhecimento da interdição, tanto é que solicitou pelo seu fim, nos termos do DOC SEI 1141308 fls. 40, que transcreve-se abaixo:

Prezado Senhor

Vimos por meio desta solicitar a desinterdição do Aeroporto de Saquarema (SDKS)

(...)(g.n)

3.29. Portanto, não é possível a afirmação de que a municipalidade não tinha conhecimento da interdição, haja vista que solicitou a desinterdição do aeródromo, sendo esta negada por esta ANAC, de acordo com o Relatório de Vistoria n° 008V/SIA-GFIS/2010, realizado em 16 de novembro de 2010 (SEI 1141308 fls. 46/51), que constatou que as barreiras de segurança do referido aeródromo ainda estavam vulneráveis, o que comprometeria a segurança operacional.

3.30. **Regularidade Processual.** Isso posto, 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. Ressalto que o recurso apresentado (SEI 1323131) foi recebido em seu efeito suspensivo, pois protocolado sob a vigência do art. 16 da Resolução ANAC n° 25/2008. Desse modo, julgo o processo apto a receber proposta e 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 e fundamentação da sanção** - O Ente Federado foi autuado por não implantar a sinalização de interdição de aeródromo civil, infração que foi capitulada no artigo 36 § 1º c/c do art. 289 da Lei n° 7.565, de 19/12/1986 e RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE, AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C):

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

1- multa;

(...)

4.2. O art. 36 § 1º e art. 289 do CBA, preveem o seguinte:

Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei nº 7.565/86

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

(...)

§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

(...)

4.3. O RBAC 154, no item 154.401, previa, à época dos fatos, o seguinte:

Item 154.401 - Letras (A), (B), (C):

154.401 - Pistas de pouso e decolagem e pistas de taxi, ou partes delas, interditadas:

(a) Aplicação

(1) Uma sinalização horizontal de interdição deve ser colocada em uma pista de pouso e

decolagem ou pista de táxi (ou em parte delas) que esteja permanentemente interditada para o uso de todas as aeronaves.

(2) Uma sinalização horizontal de interdição deve ser exibida em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi, ou parte delas, temporariamente interditada, ressalvando-se que essa sinalização pode ser omitida quando a interdição for de curta duração e for dada uma advertência adequada pelos serviços de tráfego aéreo.

(b) Localização

Em uma pista de pouso e decolagem, ou parte dela, declarada interditada, deve ser colocada uma sinalização horizontal e interdição em cada extremidade da pista, ou da parte interditada, e outras sinalizações devem ser colocadas de forma que o intervalo máximo entre elas não exceda 300 m. Em uma pista de táxi, deve ser colocada uma sinalização horizontal de interdição em cada extremidade da pista ou da parte declarada interditada.

(c) Características

(1) A sinalização horizontal de interdição deve ter o formato e proporções mostrados na Ilustração (a) da Figura E-1, quando exibida em uma pista de pouso e decolagem, bem como o formato e proporções mostrados na Ilustração (b) da Figura E-1, quando exibida em uma pista de táxi. A sinalização deve ser branca quando exibida em uma pista de pouso e decolagem e amarela quando exibida em uma pista de táxi.

NOTA – Quando uma área estiver temporariamente interditada, barreiras frangíveis ou sinalizadores frangíveis que utilizem outros materiais que não tinta ou outros meios adequados podem ser utilizados para identificar a área interditada.

(2) Quando uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi, ou parte delas, estiver permanentemente interditada, todas as sinalizações normais dessas pistas devem ser removidas.

(3) A iluminação de uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi, completa ou parcialmente interditada, não deve funcionar, exceto quando necessário para fins de manutenção.

(4) Além das sinalizações de interdição, quando a pista de pouso e decolagem ou pista de táxi, completa ou parcialmente interditada, for interceptada por uma outra pista de pouso e decolagem ou pista de táxi em funcionamento e que seja utilizada no período noturno, luzes indicadoras de áreas interditadas devem ser colocadas na entrada da área interditada em intervalos não superiores a 3 m (ver parágrafo 154.407(d)).

4.4. A fiscalização apurou a seguinte conduta, da forma como é trazida pelo AI:

HISTÓRICO: Durante inspeção especial visando avaliação das condições de segurança operacional, e de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita do Aeródromo de Siqueira (SDX), na cidade de Siqueira/RS, no dia 19 janeiro de 2012, foi evidenciado pela equipe de inspeção, conforme registrado em relatório de Inspeção aeroportuária (RIA) nº 002E/SIA-GFIS/2012 de 19/01/2012 - INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - Item 2.3, que a pista de pouso e decolagem 14/32, interditada devido a "riscos às operações aéreas", não se encontrava com a sinalização de interdição implantada, contrariando o RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE - AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (6) e (C).

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA:

Não implantou a sinalização de interdição de aeródromo civil.

4.5. **Interdição Temporária versus Interdição permanente** - no mérito, o interessado repete o mesmo argumento apresentado em sua Defesa Prévia, em síntese o autuado alega: *em momento algum o foi notificado acerca de uma "interdição permanente" do aeródromo em questão, muito ao contrário, o que deveria ter expressamente ocorrido para que se aplicasse a multa decorrente da falta de sinalização em caso de interdição permanente.*

4.6. Nessa mesma direção, o autuado segue argumentando que:

Quanto a isso, concessa venia, o próprio Julgador de Primeira Instância admitiu que o Recorrente jamais foi notificado sobre qualquer interdição permanente, ao reconhecer na decisão ora alvejada o seguinte: "Nota-se, em análise aos documentos citados, que a interdição não foi em nenhum momento determinada em período de tempo, ou seja, o ato de interdição não delimitou o período da interdição. Assim, entende-se que o ato de interdição não era temporário.

"Ora, o r. Julgador de Primeira Instância, com todas as vênias, interpretou os fatos de forma totalmente equivocada e em prejuízo aos direitos do Recorrente, pois reconheceu que a interdição foi omissa em apontar se era de caráter temporário ou permanente, e deveria ter reconhecido o fato incontestável de que, para que uma interdição seja permanente, tal condição deve ser expressamente apontada nos documentos expedidos pela ANAC. O fato é que, reconhecidamente, a ANAC jamais cientificou o Recorrente, expressamente, de que a interdição era permanente ou temporária, e o fato de assim se omitir não pode gerar presunção de que a interdição era permanente, como entendeu teratologicamente o Julgador de Primeira Instância, por total falta da indispensável determinação expressa da interdição permanente.

Por conseguinte, em sendo incontestavelmente omissos os atos de interdição da ANAC quanto ao seu caráter temporário ou permanente, não cabe juridicamente qualquer presunção de que seria permanente, não sendo cabível, consequentemente, a penalização do Recorrente por falta de sinalização que somente é aplicável em caso de interdição expressamente permanente.

Tanto é verdade que a interdição jamais se deu de modo expressamente permanente, que no ano de 2012 terminou o prazo de validade do convênio do aeródromo do Ministério da Aeronáutica com o Recorrente, e após tal data jamais foi implantado pelo novo ente federal gestor do aeródromo a sinalização exigida pela ANAC somente ao Recorrido nestes autos, não sendo razoável que a ANAC exija a sinalização em questão à Recorrida mas que o ente federal não seja obrigado também a cumprir tal dever.

4.7. A esse respeito, transcrevo parte da Análise de 1ª Instância, a saber:

(...)

Continua o autuado a reafirmar que a interdição do aeródromo era temporária. Nesse sentido, o item 154.401 (a) (2) do RBAC determina que "uma sinalização horizontal de interdição deve ser exibida em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi, ou parte delas, temporariamente interditada", só podendo ser omitida nos casos em que a interdição for de curta duração - o que, como demonstrado nos documentos e fundamentos na análise juntada ao processo, não ocorreu.

Ressalta-se que não é necessário que a interdição seja definitiva para recair, ao responsável pela operação do aeródromo, a obrigação de promover a sinalização de interdição da pista - basta, como se disse, que a interdição não seja de curta duração, como a ora analisada.

4.8. O argumento do autuado se restringe à expressão "temporária" mas deveria se ater à expressão "curto prazo".

4.9. Senão, vejamos: de acordo com o histórico e a cronologia da interdição do aeródromo, contida na Análise de 1ª Instância (item 2.6 deste parecer), desde 2010 o aeródromo estava interditado por oferecer "Risco as Operações Aéreas" e, ainda de acordo com a referida análise, a NOTAM de interdição inicial fora publicada em 10/05/2010. Tal interdição permaneceu nas Inspeções subsequentes realizadas no aeródromo, em 16/11/2010; depois, em 10/03/2011, inspeção a partir de denúncia recebida pela GFIS/SIA; em 19/01/2012, em Inspeção Especial, para finalmente culminar com a exclusão do aeródromo do cadastro da agência e o fechamento ao tráfego aéreo em definitivo, definido pela Portaria nº 2657/SIA, de 06 de dezembro de 2012.

4.10. Portanto, a interdição permaneceu de 2010 a 2012, tendo em conta, as não-conformidades constatadas pela Fiscalização da ANAC em pelo menos três oportunidades, tendo inclusive, recebido e comprovado, por meio de denúncia, que o aeródromo estava sendo utilizado, mesmo após a interdição. Assim, não é possível considerar de "curto prazo" um período superior a 2 (dois) anos.

4.11. Por essas e outras razões, o Município deveria ter providenciado a sinalização da pista para evitar a utilização do aeródromo.

4.12. Há que se observar, ainda, a Análise de Primeira Instância, que também tratou sobre o tema, em que faço-os parte integrante deste Parecer, com fundamento no mesmo dispositivo citado no item anterior deste voto:

Nota-se, em análise aos documentos citados, que a interdição não foi, em nenhum momento, determinada em período de tempo, ou seja, o ato de interdição não delimitou o período da interdição. Assim, entende-se que a interdição não era de caráter temporário. Incabível, portanto, o argumento da defesa em relação ao caráter da interdição.

Há de se ressaltar que, apesar de interditado por risco às operações aéreas, houve movimentações de aeronaves no aeroporto (Relatório de Fiscalização S/Nº SIA-GFIS/2011, de 10/03/2012) que poderiam ter sido coibidas se existissem as sinalizações de interdição requeridas.

Entende-se, portanto, que a conduta da Autuada ocorreu conforme descrita no AI nº 00774/2012 e infringiu, de fato, o RBAC 154, de 11 de maio de 2009, subparte - auxílios visuais para indicar áreas de uso restrito, item 154.401, Letras (A), (B) e (C), não pela qual se sugere seja a ela aplicada a providência administrativa prevista no art. 289, inciso I do Diploma.

4.13. Observa-se que a interdição perdurou até o momento em que a irregularidade não foi sanada e, esse fato, não exime à administração do aeródromo em realizar as adequações apontadas e comunicadas por esta agência por meio das ações de fiscalização realizadas. Há ainda que se notar, como já constatado pelo Analista de Primeira Instância, que não havia delimitação de tempo para a interdição, podendo se concluir que os seus efeitos se manteriam até que houvesse outra decisão desta agência que mudasse tal situação.

4.14. **Questão de fato:** Em 24/08/2010 foi emitido o RIA nº 015E/SIA GFIS/2010 (1141308 fls. 31/39) que constatou a irregularidade do aeródromo. Em seguida, por meio do Ofício 287/2010, de 09 de julho de 2010 (1141308 fls 40), referida municipalidade solicita a esta agência a desinterdição do aeródromo com a justificativa de que os motivos pelo qual teria sido interditado já teriam sido solucionados. Concluindo que o aeródromo ainda não atendia as determinações normativas exigidas para o seu pleno funcionamento, a equipe responsável pelo Relatório de Vistoria Técnica nº 008V/SIA-GFIS/2010 (1141308 fls. 43/49) sugere ser necessário a manutenção da interdição. Tendo em vista a existência de uma interdição válida, fazia-se necessário o cumprimento do item 154.401 do RBAC 154 que prescreve a necessidade de sinalização quanto à interdição no aeródromo.

4.15. Considerando que, em momento algum dos relatórios apresentados nos autos, em especial o RIA nº 015E/SIA-GFIS/2010 de 24/08/2010 e o RIA nº 002E/SIA-GFIS/2012 de 19/01/2012 há qualquer delimitação temporal quanto à interdição, conclui-se que esta perduraria até que sobrevesse outra decisão desta agência que mudasse tal situação. Em vista disso, tem-se que a interdição vigorava e a administração do aeródromo, no presente caso o Município de Siqueira, tinha a responsabilidade em implantar as alterações que a ANAC, via várias inspeções já havia apurado e comunicado ao Município,

tendo, portanto, o dever em observar o item 154.401 do RBAC 154.

4.16. Assim, considera-se presente a materialidade infracional e constato que o Município de Saquarema infringiu o artigo 36 § 1º c/c artigo 289 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 e Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE- AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C), no momento em que deixou de implantar a sinalização referente à interdição de aeródromo civil, conforme apurado pela fiscalização.

5. DA DOSIMETRIA DA SANCÃO

5.1. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo 36 § 1º c/c artigo 289 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 e Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE- AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C).

5.2. Para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, relativa ao artigo 36 § 1º c/c artigo 289 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 e Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE- AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) no patamar mínimo, R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais) no patamar intermediário e R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) no patamar máximo, conforme o item 5 da tabela II (CONSTRUÇÃO/MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DE AERÓDROMOS), anexo III, vigente à época dos fatos.

5.3. Verificada a legitimidade da aplicabilidade, no tocante ao cálculo da dosimetria a partir do valor intermediário, tendo em vista haver expressa determinação LEGAL (Lei nº 11.182, 2005), é lícito, portanto, que esta agência utilize de suas normas editadas para regulamentar o tramite dos processos. A vista disso, observa-se o que dispõe a Instrução Normativa ANAC nº 08 de 2008, em seu art. 57:

Art. 57. A penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário constantes das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25.

5.4. O art. 22 da ANAC nº 25/2008 prevê o seguinte:

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

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

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

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

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

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

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

(...)

5.5. **Atenuantes:** Quanto à dosimetria, aduz o autuado que reconheceu a prática infracional, e que, dessa forma, teria direito à atenuante prevista no § 1º, inciso I, do art. 22 da Res. 25/2008, argumentando da seguinte forma:

No que se trata das circunstâncias atenuantes, também não operou com acerto a decisão, pois é flagrante que o Recorrente reconheceu a prática do ato no que concerne a uma interdição que não foi expressamente permanente, pelo que agiu baseada nas notificações da ANAC, e assim faz jus ao reconhecimento desta primeira circunstância atenuante.

5.6. No mesmo recurso apresentado em 2ª Instância, o autuado afirma que

Tanto é verdade que a interdição jamais se deu de modo expressamente permanente, que no ano de 2012 terminou o prazo de validade do convênio do aeródromo do Ministério da Aeronáutica com o Recorrente, e após tal data jamais foi implantado pelo novo ente federal gestor do aeródromo a sinalização exigida pela ANAC somente ao Recorrido nestes autos, não sendo razoável que a ANAC exija a sinalização em questão à Recorrida mas que o ente federal não seja obrigado também a cumprir tal dever.

Assim, não foi praticada pelo Recorrente a infração descrita no Auto de Infração, tampouco a indicada na decisão alvejada, que somente é aplicável em caso de interdição permanente expressamente informada pela ANAC, não sendo procedente a penalização, que deve ser desconstituída. (g.n)

5.7. Nota-se a ocorrência da apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração", portanto o argumento acima explicitado 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.

5.8. E, continua a recorrente, também alegando a incidência da atenuante prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da citada Resolução, a saber:

Da mesma forma, o Recorrente praticou voluntariamente todas as providências necessárias para amenizar as consequências da infração, sempre baseando-se nos termos das notificações da ANAC - que jamais notificaram sobre interdição expressamente permanente - pelo que também deveria ter sido aplicada esta segunda circunstância atenuante, o que ora se requer.

5.9. O autuado não praticou a providência necessária para amenizar as consequências da infração, correspondente às não conformidades apontadas pela fiscalização, tanto que a interdição permaneceu até o fechamento completo do tráfego aéreo por meio da Portaria nº 2657/SIA, de 06 de dezembro de 2012.

5.10. Nota-se, claramente, a inexistência de tal circunstância atenuante. Como dito, verifica-se que não houve ação voluntária por parte do autuado para evitar ou amenizar as consequências da infração e, tampouco, por sua própria iniciativa, haja vista a fiscalização feita pela ANAC, gerando vários relatórios de apuração da infração cometida pelo Município. Portanto, deve ser afastada tal causa de diminuição de sanção.

5.11. Quanto a circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Res. ANAC nº 25/2008 e considerada como existente pela Decisão de Primeira Instância, agora, em sede recursal, em análise ao extrato de lançamento extraído do Sistema Integrado de Gestão de Crédito da ANAC - SIGEC, constata-se a existência de infração no ano anterior ao cometimento da infração em julgamento, infração cometida no período de 19/01/2011 a 19/01/2012, substanciada pelo crédito nº 635230128 (SEI 360923). Assim, proponho afastar a referida atenuante.

5.12. **Agravantes:** No que se refere às circunstâncias agravantes previstas no § 2º do art. 22 da já citada Resolução, observa-se que foi considerado pela Decisão de Primeira Instância a existência da circunstância prevista no inciso IV: "exposição ao risco da integridade física de pessoas".

5.13. Sobre o tema, argumenta da seguinte forma a recorrente:

Sobre as agravantes, não operou com correção o Julgador ao aplicar outra norma interna (art. 22, § 2º, IV, da Resolução ANAC 25/2008), ao argumento de que o Recorrente teria exposto ao risco a integridade física de pessoas ou da segurança do voo, o que não é verossímil.

A uma, porque, como já dito, o Recorrente jamais foi notificada expressamente pela ANAC de que a interdição seria permanente, pelo que não se poderia exigir que a Recorrente tomasse providências de sinalização que somente são cabíveis em casos de interdição permanente expressa.

A duas, porque não é cabível que se cogite que se faça qualquer espécie de voo no território nacional sem autorização das autoridades competentes, que tem o dever de informar aos usuários quais os aeródromos que podem ser utilizados, e quais os que encontram-se fora de operação, inexistindo portanto o risco a integridade física de pessoas apontado na decisão, não podendo a Recorrente cobrir incessantemente que pessoas deliberadamente burlem a interdição do aeródromo por sua conta e risco, como nos casos apontados de alguns ultraleves, que sempre que flagrados foram imediatamente punidos na forma da lei.

Nesse raciocínio, não seria uma mera sinalização de que o aeródromo estaria interditado que cobriria o cidadão de, por sua conta e risco, ainda assim utilizá-lo ilegalmente, pois, como já dito, era de conhecimento de todos que o aeródromo não estaria em operação, sendo da própria ANAC e das demais autoridades instruir os aviadores sobre a utilização ou não dos aeródromos.

5.14. Com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, endosso os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional [Análise Primeira Instância (1141308 fls. 23/27)], datada de 19/11/2014], bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, em especial as seguintes conclusões:

No que se refere às circunstâncias agravantes, previstas no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, bem como no § 2º do art. 58 da IN ANAC 08/2008, verifica-se a caracterização da hipótese do inciso IV - a exposição ao risco de integridade física de pessoas ou da segurança de voo; já que se verificou a ocorrência de movimentos de aeronaves no aeródromo em questão, interditado por questão afeta à segurança, o que poderia ter sido cobido com a sinalização apropriada a aeródromos interditados. Não se comprovou, no caso concreto, as demais circunstâncias agravantes previstas na norma.

5.15. Assim, considerando a inexistência de circunstâncias atenuantes e a existência de 1 (uma) circunstância agravante prevista no inciso IV, do § 2º do art. 22 ("exposição ao risco da integridade física de pessoas") é possível o agravamento do valor da multa aplicada pela Decisão de 1ª Instância - DC1 de R\$ 140.000,00 para R\$ 200.000,00.

5.16. Nesse sentido, cumpre mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, admite a possibilidade de reforma para agravar a situação do recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão.

Lei nº 9.784, de 1999

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.
Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

5.17. Ante a possibilidade de majorar o valor da sanção aplicada no presente processo, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, entende-se necessário que o Interessado seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão em segunda instância.

6. **CONCLUSÃO**

6.1. Pelo exposto, sugiro **NOTIFICAR O INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO** da sanção aplicada para o valor de **R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)**, para que, querendo, se manifeste no prazo de 10 (dez) dias.

6.2. É como VOTO.

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA
Marcus Vinícius Barbosa Siqueira
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 21/10/2019, às 19:30, 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 **3233979** e o código CRC **4025D6E0**.

SEI nº 3233979



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

Impresso por: ANACIsaias.Neto

Data/Hora: 09/10/2019 15:44:03

Dados da consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: MUNICÍPIO DE SAQUAREMA

Nº ANAC: 30005113261

CNPJ/CPF: 32147670000121

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF: RJ

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
9000					0,00	30/09/2016	1 365,14	0,00			0,00
9000					0,00	31/10/2016	6 581,56	0,00			0,00
0347	<u>00000093472012</u>	00065052261201201	24/06/2012	24/08/2010	R\$ 1 000,00	23/09/2010	1 000,00	1 000,00		PG	0,00
0347	<u>00000173472012</u>	00065056230201211	24/06/2012	16/11/2010	R\$ 1 000,00	18/12/2012	1 223,70	1 223,70		DA - CD - EF	25,87
2081	<u>635230128</u>	60800023147201145	18/01/2013	16/11/2011	R\$ 70 000,00	09/06/2015	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						30/06/2015	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						31/07/2015	6 266,85	6 266,85		Parcial	
						31/08/2015	5 720,57	5 720,57		Parcial	
						22/09/2015	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						26/10/2015	5 843,56	5 843,56		Parcial	
						27/11/2015	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						23/12/2015	5 963,79	5 963,79		Parcial	
						29/01/2016	6 028,06	6 028,06		Parcial	
						29/02/2016	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						29/03/2016	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						29/04/2016	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						31/05/2016	5 540,50	5 540,50		Parcial	
						30/06/2016	6 326,70	6 326,70		Parcial	
						30/06/2016	7 592,04	7 592,04		Parcial	
						29/07/2016	6 390,96	6 390,96		Parcial	
						31/08/2016	6 452,47	6 452,47		Parcial	
						30/09/2016	6 520,06	5 154,92		PG	0,00
2081	<u>650404153</u>	00065021860201274	04/12/2017	19/01/2012	R\$ 140 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
Total devido em 09/10/2019 (em reais):											25,87

Legenda do Campo Situação

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

Tela Inicial



VOTO

PROCESSO: 00065.021860/2012-74

INTERESSADO: MUNICÍPIO DE SAQUAREMA

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! 3233979) , para **NOTIFICAR O INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO** da sanção aplicada para o valor de **R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)**, nos termos do voto do Relator.

Marcos de Almeida Amorim

SIAPE 2346625

Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017.



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 23/10/2019, às 08:26, 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 **3643630** e o código CRC **8BCB6F94**.

SEI nº 3643630



VOTO

PROCESSO: 00065.021860/2012-74

INTERESSADO: MUNICÍPIO DE SAQUAREMA

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 do relator, Voto JULG ASJIN (SEI! 3233979), que sugeriu **NOTIFICAR O INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO** da sanção aplicada para o valor de **R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)**, por *Não obedecer quaisquer preceitos do Código Brasileiro Nacional de Aviação Civil e das Normas Regulamentares não elencados acima*, nos termos do voto do Relator.

CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA
SIAPE 1467237



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 22/10/2019, às 19:42, 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 **3643646** e o código CRC **F2E7B7ED**.

SEI nº 3643646



CERTIDÃO

Brasília, 25 de outubro de 2019.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

503ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.021860/2012-74

Interessado: MUNICÍPIO DE SAQUAREMA

Auto de Infração: 00774/2012

Crédito de multa: 650404153

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portaria nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Sessão Recursal
- Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016 - **Relator**
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625- Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017 - Membro Julgador

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

2. A ASJIN, por unanimidade, votou por **NOTIFICAR O INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO** da sanção aplicada para o valor de **R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)**, em desfavor do **MUNICÍPIO DE SAQUAREMA**, por *não implantar a sinalização de interdição de aeródromo civil*, em afronta à Lei 7.565/1986 (CBA), art. 289, inciso I (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), e Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 154, de 11 de maio de 2009, SUBPARTE- AUXÍLIOS VISUAIS PARA INDICAR ÁREAS DE USO RESTRITO, item 154.401, letras (A), (B) e (C).

3. Os Membros Julgadores votaram com a Relator.



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 30/10/2019, às 16:01, 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 31/10/2019, às 11:45, 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 31/10/2019, às 13:29, 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 **3659019** e o código CRC **5671A683**.
