VOTO

PROCESSO: 00065.004555/2018-11

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAEESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

505ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Auto de Infração: 003284/2018 **Data da Lavratura:** 26/01/2018

Crédito de Multa (nº SIGEC): 668534190

Infração: *deixar de cumprir elementos que ensejaram a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto - Plano de Ações Corretivas*

Enquadramento: art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213 do RBAC 139, c/c item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo" do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008

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

1. RELATÓRIO

1.1. Trata-se de recurso interposto por INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restaram aplicadas duas multas, consubstanciadas essas no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 668534190.

1.2. O Auto de Infração – AI nº 003284/2018 (SEI 1470552), que deu origem ao processo, descreve o seguinte:

> Descrição da ementa: Deixar de cumprir elementos que ensejaram a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto - plano de ações corretivas.
>
> HISTÓRICO: O operador do aeroporto de Campo Grande-MS (SBCG) não cumpriu 02 (dois) itens do Plano de Ações Corretivas (PAC) acordado como condição para outorga do Certificado Operacional, no âmbito do processo 00058.096456/2012-43.
>
> Corrobora este fato documentação encaminhada pelo operador juntada ao processo 00065.000555/2018-34.
>
> DADOS COMPLEMENTARES:
>
> Aeródromo: SBCG - N° Processo Certificação Operacional: 00058.096456/2012-43 - Operador do Aeródromo: INFRAERO
>
> Item não cumprido: 9 – Data da ocorrência: 12/09/2017.

1.3. A conduta foi enquadrada no art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213 do RBAC 139, c/c item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo" do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos.

1.4. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 09/02/2018 (SEI 1587600), o interessado protocolou sua defesa nesta Agência em 05/03/2018 (SEI 1584209). No documento, inicialmente alega a inexistência de responsabilidade exclusiva da INFRAERO pelo não cumprimento dos itens do Plano de Ações Corretivas, e dispõe depender da chegada de recursos financeiros do Governo Federal para realização de investimentos. Quanto à falta de cumprimento dos prazos previstos no PAC, alega ainda:

> 16. No que tange ao SBCG, ressaltamos que a partir do apontamento das inconformidades, em 15/05/2016, a superintendência aeroportuária movimentou a empresa para superá-las, tanto que em 30/06/2016 expediu o Ofício n° 464/SBCG(CGSO)2016-R à Gerência de Certificação e Segurança Operacional (GC/SIA), pelo qual encaminhou cópia no PAC.
>
> 17. No entanto, diante das dificuldades para solução final da questão encaminhamos à ANAC um pedido de prorrogação por mais dois anos das ações propostas no PAC. Desde então, a Infraero como um todo aguarda a chegada de recursos financeiros do Governo Federal.

1.5. Ademais, sustenta, em síntese, a ilegalidade da Resolução ANAC nº 25/2008 por vícios formais e materiais consistentes em (i) não ter sido submetida a audiência pública; (ii) inexistência de autorização legal para a definição de sanções pela ANAC; e (iii) restrição legal à aplicação de multas no limite de mil valores de referência, o equivalente a R$ 31.477,34.

1.6. Ainda em defesa, dispõe que *"visando afastar a pena de preclusão tratada no § 2° do art. 3° da Resolução ANAC n° 199, de 13 de setembro de 2011, a Infraero formula, conjuntamente com a sua defesa, pedido de celebração de TAC para definir as medidas corretivas e prazos a serem observados com vistas a adequar sua conduta, no que tange à matéria objeto da autuação em comento"*.

1.7. Por fim, caso não se entenda pela nulidade do Auto de Infração, requer o reconhecimento de sua insubsistência em face da inexistência de responsabilidade exclusiva da INFRAERO pelo cumprimento dos itens do Plano de Ações Corretivas; subsidiariamente, requer que seja revisto o valor a ser aplicado a título de multa, ou que esta seja fixada em seu patamar mínimo. Com o propósito de afastar a preclusão, reitera a intenção de formalizar Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), nos termos da Resolução ANAC nº 199/2011.

1.8. Em anexo foram apresentados os seguintes documentos:

> 1.8.1. cópia do ofício nº 464/SBCG(CGSO)/2016-R e anexo, de 30/06/2016, que trata da Certificação Operacional do Aeroporto Internacional de Campo Grande - SBCG e encaminha cópia do PAC à ANAC;
>
> 1.8.2. cópia de documentos que comprovam poderes de representação do subscritor da peça de defesa.

1.9. Em 13/04/2018, lavrado Despacho GFIC 1596385, que certifica o encerramento da fase instrutória do processo e determina seu encaminhamento à Assessoria de Infrações e Multas – AIM/GNAD/SIA, para análise e decisão do feito nos termos do *caput* artigo 14 da Resolução ANAC nº 25/2008 c/c o artigo 31, inciso II, do Anexo da Resolução ANAC nº 381/2016 (Regimento Interno da ANAC).

1.10. Em 30/04/2018, lavrado Despacho COIM 1769880, que dentre outras coisas, dispõe que a autuada apresentou em defesa requerimento de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), dispõe que foi aberto processo específico para análise do TAC proposto e define a remessa dos autos à GFIC, para juntada nos autos do PAC supostamente não cumprido que ensejou a lavratura do Auto de Infração.

1.11. Em 08/06/2018, lavrado Despacho GFIC 1900252, que devolve o processo à AIM/GNAD/SIA e dispõe sobre a anexação aos autos de cópia do Ofício n° 84/2016/GCOP/SIA-ANAC

(SEI n° 1900370), de 02/08/2016, que encaminhou Plano de Ações Corretivas (PAC) aprovado ao operador do Aeroporto de Campo Grande/MS (SBCG).

1.12. Em 09/07/2019, lavrado Despacho COIM 3217782, através do qual a COIM/GNAD/SIA envia o processo em diligência à GFIC, pois embora o PAC aprovado pela ANAC tivesse 12 não-conformidades, o documento anexado ao ofício n° 84/2016/GCOP/SIA-ANAC listava apenas 10 não-conformidades.

1.13. Em 11/07/2019, em resposta à diligência, lavrado Despacho GFIC 3222162, o qual dispõe:

> 1. Em atenção ao Despacho COIM (SEI n° 3217782), anexa-se a este processo cópia da Nota Técnica n° 16/2016/GCOP/SIA (SEI n° 3222369, fls. 1155 a 1185 do processo n° 00058.096456/2012-43), que trata sobre a Emissão de Certificado Operacional de Aeroporto à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, operadora do Aeroporto de Campo Grande/MS (SBCG).
>
> 2. Observa-se que o documento em questão recomendou a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto à INFRAERO e apresentou como anexo a Análise das ações para correção das não conformidades do Anexo I e do Anexo II (PAC). Ressalta-se que a planilha indicada como Análise das ações para correção das não conformidades do Anexo II (PAC) foi utilizada por esta Gerência para controle dos prazos do PAC da Certificação.

1.14. Neste ponto, observa-se que sob a numeração SEI 1900370 e SEI 3222369 constam cópias da versão aprovada do Plano de Ações Corretivas (PAC) do Aeroporto de Campo Grande (SBCG), como condicionante para a manutenção do Certificado Operacional de Aeroporto. No que se refere às não conformidades apontadas no Auto de Infração, o Plano de Ações Corretivas (PAC) dispõe o seguinte:

> NC: 9. Área: MNT. Requisito: 153.221(a).
>
> Não conformidade: Durante inspeção da cerca do aeródromo detectou-se que a cerca provida no lado leste da cabeceira 06 não é suficiente para garantir a proteção da área operacional. Neste ponto ela é mais baixa e frágil do que no restante do sítio.
>
> Ações propostas pelo operador: 2) monitoramento das condições funcionais da cerca existente entre a BACG e o Sítio Aeroportuário; 3) atender às solicitações de manutenção corretiva para cercas patrimoniais e operacionais do aeroporto; 11) elaborar o projeto executivo da obra: Implantação da cerca operacional; 14) contratar a obra de engenharia: Implantação da cerca operacional; 17) receber/aceitar obra: Implantação da cerca operacional.
>
> Prazos: 2) 11/08/2017; 3) 11/08/2017; 11) 29/11/2016; 14) 14/03/2017; 17) 11/09/2017.
>
> (...)
>
> NC: 12. Área: MNT. Requisito: 153.215(b).
>
> Não conformidade: Sob o ponto de vista da inspeção realizada no sistema de drenagem do aeroporto foram identificadas não conformidades, como: deslizamento de talude de vala de drenagem; queda de placa de concreto de vala de drenagem; crescimento de vegetação em vala de drenagem de concreto.
>
> Ações propostas pelo operador: 5) monitorar as condições das valas de drenagem através de inspeções periódicas; 6) realizar manutenção das valas de drenagem conforme programa de manutenção; 12) elaboração dos Projetos de Engenharia Recuperação do sistema de drenagem; 15) contratação da obra: Recuperação do sistema de drenagem; 16) execução da obra: Recuperação do sistema de drenagem.
>
> Prazos: 5) 30/10/2017; 6) 30/10/2017; 12) 31/12/2016; 15) 30/04/2017; 16) 30/10/2017.

1.15. Em 31/07/2019, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação - com o reconhecimento da incidência da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (*"o reconhecimento da prática da infração"*), e sem circunstâncias agravantes - de duas multas no valor de R$ 20.000,00 (vinte mil reais), totalizando o valor de R$ 40.000,00 (quarenta mil reais) - SEI 3279847 e 3279918.

1.16. Anexado ao processo extrato da multa do presente processo, registrada no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 3386772.

1.17. Em 22/08/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o

ofício nº 7808/2019/ASJIN-ANAC - SEI 3396094.

1.18. Notificado da decisão de primeira instância em 29/08/2019 (SEI 3474085), o interessado protocolou recurso nesta Agência em 03/09/2019 (SEI 3452603), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3452605.

1.19. No documento, preliminarmente 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"* e aponta que eventual indeferimento atentaria contra o princípio do duplo grau de jurisdição, *"e mesmo contra a Lei, conforme se extrai da leitura contrario sensu do art. 1°-A, da Lei 9.873/1999 (redação dada pela Lei n° 11.941/2009)"*. Ainda com relação ao efeito suspensivo, alega que a autuação ocorreu ainda durante a vigência da Resolução ANAC nº 25/2008, que previa a incidência de efeito suspensivo em sede recursal.

1.20. Alega que não foi considerado pela decisão de primeira instância o argumento apresentado pela Infraero relacionado à inexistência de responsabilidade exclusiva da empresa pelo não cumprimento dos itens do Plano de Ações Corretivas, e dispõe sobre a existência de vícios formais e materiais que maculam a Resolução ANAC nº 25/2008, que tornariam nulos os atos praticados pela Agência neste processo. Com relação a essas alegações, repete o que já fora alegado em sede de defesa.

1.21. Adicionalmente, alega o interessado a ocorrência de *bis in idem*, dispondo que não merece prosperar o entendimento de que o fato descrito, ante a tipificação objetiva da infração, constitui fundamento para a aplicação de duas multas. A autuada cita o item 9 da Tabela I (Certificação Operacional de Aeroportos – Operador de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, qual seja, *"deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores"* e dispõe entender que a infração não se configura em relação a cada item do PAC que não tenha sido corrigido, mas sim em relação ao fato de não se cumprir os requisitos relacionados à certificação operacional do aeroporto. Ainda, o interessado cita trecho da decisão de primeira instância e dispõe entender que não se vislumbra, dentre os requisitos relacionados à certificação de aeroporto, a correção de não conformidade previstas em Planos de Ações Corretivas - PAC. Aduz que o tipo infracional se refere a não se observar requisito relativo à certificação operacional do aeroporto, não havendo possibilidade de interpretação deste tipo que enseje a aplicação de uma multa para cada item previsto no PAC, e afirma que *"ou se cumprem os requisitos relacionados à certificação operacional do aeroporto, ou não se cumprem (hipótese em que se configura apenas uma infração, haja vista a redação do tipo infracional)"*. Pelo exposto, requer que seja reconhecido que o fato narrado no Auto de Infração somente pode configurar, em tese, uma infração.

1.22. Por fim, volta a requerer a concessão de efeito suspensivo ao recurso, para que o crédito não tributário não seja lançado até o trânsito em julgado administrativo dos autos; volta a dispor sobre a inexistência de responsabilidade exclusiva da Infraero pelo cumprimento dos itens do PAC, afirmando que *"o auto de infração não merece subsistir, não sendo possível aplicar qualquer penalidade à Infraero no caso em comento";* aduz novamente a existência de vícios formais e materiais na Resolução ANAC nº 25/2008, que implicariam na sua nulidade, e por consequência, do processo; caso se entenda pela manutenção da aplicação da penalidade de multa, requer que seja reconhecido que o fato narrado no Auto de Infração somente pode configurar, em tese, uma única infração; por último, no caso de não acolhimento das razões expostas, requer a manutenção da penalidade em seu patamar mínimo.

1.23. Anexado ao processo documentação para demonstração de poderes de representação do subscritor da peça recursal - SEI 3545966

1.24. Em 26/09/2019, lavrado Despacho ASJIN 3545973, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo à Membro Julgador para análise e deliberação.

1.25. Em 07/10/2019, com base no Parecer nº 1255/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3575924), autoridade competente de segunda instância decide notificar o interessado acerca da possibilidade de agravamento de cada pena aplicada pelo setor competente de primeira instância para o valor de R$

35.000,00 (trinta e cinco mil reais), podendo o somatório de multas totalizar o valor de R$ 70.000,00 (setenta mil reais), em virtude do possível afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considerada incidente na decisão de primeira instância - SEI 3576246.

1.26. Em 08/11/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o Ofício nº 10093/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3704461).

1.27. Notificado acerca da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em 14/11/2019 (SEI 3759801), o interessado protocolou nova manifestação nesta Agência em 27/11/2019 (SEI 3770872), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3770873.

1.28. No documento, a recorrente inicialmente reitera os termos apresentados em defesa e recurso, rogando pela revisão da intenção de condenação apresentada, e acresce que deveriam ter sido aplicadas, na decisão recorrida, circunstâncias atenuantes aptas a reduzir o valor da multa, e indica também a necessidade de revisão do Enunciado Nº 08/JR/ANAC/2009.

1.29. Dispõe que conforme consta da defesa e reconhecido na decisão de primeira instância, a Infraero em momento algum negou a ocorrência do fato que lhe é imputado, e afirma que o dispositivo que prevê o reconhecimento da infração como circunstância atenuante não pode ter outro fundamento senão o da boa-fé, e que aquele que reconhece sua falha perante o regulador merece ser beneficiado, em detrimento daquele que falseia a verdade e faz afirmações inverídicas, alterando a correta compreensão da conduta. Aduz que o reconhecimento da infração, enquanto atenuante, não pode ser interpretada de modo a identificá-la como submissão do administrado ao enquadramento legal dado pelo regulador e que tampouco pode ser exigida a renúncia ao seu direito de defesa. Faz comparação da incidência da atenuante do reconhecimento da prática da infração com a previsão do § 1° do art. 61 da IN 08/2008, que prevê a redução da sanção à metade àquele que deixa de se defender, afirmando que se o próprio normativo da ANAC traz previsão para tal circunstância, condicionar a incidência da atenuante à renúncia ao direito constitucional da ampla defesa é interpretação equivocada, e que a persistir esta interpretação ou o regulado é beneficiado com a redução da multa pela metade e com a incidência da atenuante ou não se beneficia nem de uma nem de outra. Alega que *"afirmar que a atenuante somente está presente quando se concorda com a tipificação atribuída pelo Auto de Infração é afirmação desprovida de qualquer razoabilidade"* e entende que *"negar ao administrado a possibilidade de discussão exclusivamente jurídica como condição para aplicação de circunstância atenuante, como ocorre no atual entendimento da ANAC, é medida que vai de encontro com toda a lógica que determina e informa o processo administrativo "*.

1.30. Ainda, relembra que *"que a turma recursal vem acatando reiteradamente o pleito de reconhecimento da atenuante da confissão quando sua defesa se limita ao questionamento formal/processual e ainda assim confessa a ocorrência do fato cominado. Inclusive, porque essa é a posição cristalizada da empresa na súmula administrativa nº 001/2019"* e desse modo, entende que é cogente o reconhecimento da atenuante mencionada.

1.31. Em 02/12/2019, lavrado Despacho ASJIN 3787818, que determina a distribuição do processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

1.32. Em 15/01/2020, lavrada Certidão ASJIN 3921474, que atesta que após entrada do processo na pauta da sessão de julgamento não houve requerimento do interessado para sustentação oral de suas alegações, sendo mantida a modalidade eletrônica para julgamento do caso.

1.33. É o relatório.

2. PRELIMINARES

2.1. *Do requerimento de concessão de efeito suspensivo ao recurso*

2.2. Em recurso, o interessado apresenta questão preliminar sobre efeito suspensivo, informando que em face do que prescreve o artigo 38, § 1º da Resolução ANAC n° 472/2018, alterada

pela Resolução ANAC nº 497/2018, requer a concessão, em sede de juízo de admissibilidade, do efeito suspensivo ao recurso, nos termos do parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784/1999, uma vez que informa que eventual inscrição em dívida ativa por título reformável em grau recursal geraria prejuízos operacionais severos para a administradora aeroportuária e para o erário. Acrescenta 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. 1°-A, da Lei 9.873/1999 (redação dada pela Lei n° 11.941/2009). Requer 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.

2.3. Diante de tal requerimento do interessado cabe observar o disposto no art. 61 da Lei nº 9.784/1999, conforme apresentado a seguir:

> Lei nº 9.784/1999 (...)
>
> Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.
>
> Parágrafo único. 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.

2.4. No mesmo sentido, cumpre observar também o disposto no § 1º do art. 38 da Resolução ANAC nº 472/2018:

> Resolução ANAC nº 472/2018 (...)
>
> 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 497, de 29.11.2018)
>
> (...)

2.5. Ainda, consta o seguinte no item 4 do Ofício nº 7808/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3396094), encaminhado ao interessado para sua notificação acerca da decisão de primeira instância:

> Ofício nº 7808/2019/ASJIN-ANAC
>
> (...)
>
> 4. O recurso não terá efeito suspensivo. (Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018)
>
> (...)

2.6. Desta forma, na ocasião em que foi notificado da decisão de primeira instância, o interessado foi informado que o recurso não teria efeito suspensivo. Na sequência, após o recebimento do recurso foi aferida a tempestividade do recurso, bem como certificou-se do preenchimento dos requisitos de admissibilidade do mesmo na data de 26/09/2019, conforme pode ser verificado no Despacho ASJIN 3545973. Na mesma data a situação do crédito nº 668534190 foi alterada no SIGEC para a situação "RE2N", que corresponde à descrição de "RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO". Assim, verifica-se que quando do juízo de admissibilidade do recurso o mesmo já foi classificado sem efeito suspensivo.

2.7. Especificamente em relação à inscrição do débito em Dívida Ativa, deve ser analisado o que consta do art. 53 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir.

> Resolução ANAC nº 472/2018 (...)
>
> Art. 53. Encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o autuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação.
>
> § 1º Transcorrido o prazo de que trata o caput, sem o cumprimento da decisão proferida e decorrido o prazo de 75 (setenta e cinco) dias previsto no art. 2º, §2º, da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, o inadimplente será incluído no CADIN.
>
> § 2º Após a inscrição no CADIN, o PAS será encaminhado à Procuradoria-Geral Federal, para análise e eventual inscrição do crédito público na dívida ativa da ANAC.

2.8. Assim, importa esclarecer que a referida inscrição ocorrerá somente após 75 (setenta e cinco) dias a contar do recebimento da notificação da Decisão, após encerrado o contencioso administrativo, e só em caso de inadimplência, isto é, caso a autuada não realize o pagamento do referido débito.

2.9. No que diz respeito ao argumento da autuada de que eventual indeferimento do pleito de efeito suspensivo atentaria contra o princípio do duplo grau de jurisdição, esse argumento também não deve prosperar, pois, em que pese o recurso não ter efeito suspensivo, o efeito devolutivo do referido recurso garante a ampla defesa e o contraditório em 2ª instância administrativa e a garantia de que a respectiva inscrição do débito em dívida somente ocorrerá após o julgamento do recurso - e apenas no caso em que permaneça a condição de inadimplência.

2.10. Por fim, cumpre alertar que, embora não ocorra a inscrição em dívida ativa até o julgamento do recurso apresentado em 2ª Instância, o efeito não suspensivo do recurso importa em acrescentar ao valor do débito original juros e multa de mora, de acordo com o parágrafo único do artigo 34 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, desde a data de vencimento até a data do pagamento.

> Resolução ANAC nº 472/2018 (...)
>
> Art. 34. A sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica.
>
> Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será acrescido de juros, multa de mora e todos os consectários legais, calculados na forma da legislação aplicável aos créditos da União.

2.11. Diante do exposto, não é possível atender ao requerimento do interessado de concessão de efeito suspensivo ao recurso.

2.12. ***Da alegação de vício formal da Resolução ANAC nº 25/2008***

2.13. Em defesa e recurso o interessado alega a existência de vício formal da Resolução ANAC nº 25/2008 em razão da inobservância do rito legal para a sua edição. Cita os artigos 26, 27 e 28 da Lei nº 11.182/2005, destacando o referido art. 27. Cita lição a respeito das formas de participação dos regulados e da sociedade na edição de regulamentos pelos órgãos reguladores. Alega que não há registro no *website* da ANAC de Audiência Pública ou Consulta Pública para a discussão da matéria. Informa que da análise do processo nº 60800.019739/2008-67, que deu origem à Resolução, não há qualquer registro indicativo de que o referido normativo tenha se submetido ao rito exigido pela Lei. Destaca decisão monocrática proferida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região que suspendeu Resolução da ANAC por inobservância ao dispositivo legal acima mencionado. Informa que o ato suspenso por tal decisão era a Resolução nº 61, de 20 de novembro de 2008, que alterava a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil e regulamentava o art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, e que diante da suspensão judicial da Resolução, a ANAC a revogou, por meio da Resolução nº 72, de 27 de janeiro de 2009, abrindo, então, Audiência Pública para debate da matéria, tendo sido editada a Resolução nº 83, de 22 de abril de 2009, com o mesmo objeto, mas sem o vício anterior. Com isso, houve a extinção do processo judicial sem julgamento do mérito, por perda de objeto. Afirma que fica evidenciado vício formal na Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, por desrespeito à forma prevista em Lei para a sua edição, o que implica a sua ilegalidade.

2.14. Sobre esse aspecto, importante frisar, inicialmente, que a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e referência única na aplicação da sanção, sendo complementada, no caso concreto, pelo art. 289, inciso I, do CBA, c/c itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213 do RBAC 139.

2.15. A Resolução ANAC nº 25/2008 apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA.

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

2.17. Esta IAC foi aprovada pela Portaria DAC Nº 130/DGAC, de 27 de janeiro de 2003, publicada no DOU nº 23, de 31 de janeiro de 2003, portanto, anteriormente à Lei nº 11.182/2005. O Anexo 6 da referida Instrução continha Tabela de Infrações, que indicava, para os casos de infrações referentes à administração aeroportuária, apenas uma única ocorrência genérica com a seguinte descrição: "Infração aos preceitos gerais do CBA ou da legislação complementar". A multa consignada para as ocorrências, no caso de pessoa jurídica, previa o valor máximo de R$ 200.000,00. A Resolução ANAC nº 13/2007 apenas manteve referida disposição, em termos idênticos.

2.18. A Resolução ANAC nº 25/2008, portanto, não significou uma maior restrição aos direitos dos agentes econômicos por ela atingidos. Pelo contrário, importou maior proporcionalidade, na medida em que conferiu valores distintos e mais brandos de multas para as infrações cometidas pela Administração Aeroportuária.

2.19. Há que se ressaltar, ainda, que o ato normativo em questão foi editado pela ANAC nos limites de sua competência reguladora, assim definida no art. 8º da Lei nº 11.182/2005, com destaque para os incisos VII, X, XI, XXX, XXXV e XLVI. Trata-se, portanto, de norma revestida de presunção de legalidade e legitimidade, como são os atos da Administração Pública Federal, não havendo que se falar na existência de qualquer vício, seja formal ou material.

2.20. Destaca-se, ainda, que referida Resolução tem por escopo garantir a segurança das operações aéreas, visto que consiste em instrumento eficaz e necessário para compelir os regulados a cumprirem os requisitos de segurança previstos na Lei e na legislação complementar editada por esta Agência.

2.21. Dessa forma, a Resolução ANAC nº 25/2008 favorece o desenvolvimento da aviação civil de forma segura, propiciando a prestação de serviços adequados à sociedade, na medida em que busca garantir que a atuação dos agentes econômicos envolvidos ocorra de forma adequada com os princípios e regras de segurança que norteiam a aviação civil como um todo.

2.22. Verificando-se, pois, que a norma em questão possui amparo legal, não há que se falar na sua ilegalidade.

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

2.24. Além disso, quanto à menção do interessado ao art. 27 da Lei nº 11.182/2005 e à alegação de que não há registro de audiência pública, cumpre o observar o que dispõe o referido artigo da Lei.

> Lei nº 11.182/2005
>
> Art. 27. As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.

2.25. Verifica-se que o art. 27 da Lei nº 11.182/2005 estabelece que atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos serão precedidos de audiência pública, contudo deve ser considerado que a Resolução ANAC nº 25/2008 trata apenas de questões processuais, procedimentais, não afetando, assim, os referidos direitos, de forma que viesse a exigir a realização prévia de audiência pública.

2.26. ***Da alegação de vício material da resolução ANAC nº 25/2008***

2.27. Quanto às alegações apresentadas no recurso a respeito de possível vício material da Resolução ANAC nº 25/2008, deve ser considerado, inicialmente, que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005

– Lei da ANAC.

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

> Lei nº 11.182/2005
>
> Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

2.29. Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal, cujos incisos X, XI, XXI, XXVIII, XXX e XXXV preconizam o seguinte:

> Lei nº 11.182/2005
>
> Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:
>
> (...)
>
> X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;
>
> XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;
>
> (...)
>
> XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
>
> (...)
>
> XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;
>
> (...)
>
> XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;
>
> (...)
>
> XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;
>
> (...)

2.30. De acordo com o aludido dispositivo e seus incisos, cumpre à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, segurança da aviação civil e facilidades do transporte aéreo, competindo-lhe consequentemente editar normas que regrem o setor e zelar pelo seu devido atendimento.

2.31. 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.

2.32. Evidente que o referido poder normativo, conferido à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC permitir-lhe tanto a edição de normas que criam obrigações e deveres para os administrados, como os sujeitem à imposição de sanções na hipótese de seu descumprimento, sob pena de, ao não se admitir a previsão de penalização em legislação complementar editada pela autarquia federal, restar tolhida

a sua capacidade de coerção, tornando inócuos os atos normativos produzidos pela agência reguladora.

2.33. É atribuição da ANAC a fiscalização do fiel cumprimento não só das normas existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, mas também de toda a legislação complementar relativa à matéria – leis especiais, decretos e demais normas, conforme art. 1º, § 3º do CBA disposto abaixo, incluindo-se nessas as anteriormente expedidas pelo Ministério da Aeronáutica (art. 12) enquanto autoridade aeronáutica (art. 2º), e aquelas editadas pela própria Agência na qualidade de autoridade de aviação civil (Lei nº 11.182/05, art. 5º).

> CBA
>
> Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.
>
> (...)
>
> § 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

2.34. As hipóteses elencadas no CBA, portanto, não configuram um rol taxativo de condutas capazes de sujeitar o regulado à aplicação de penalidade. A existência de normas extravagantes ao Diploma é previsão de seu próprio artigo 289, que comina com as providências administrativas previstas não só às infrações aos preceitos do Código, mas também às infrações aos preceitos da legislação complementar:

> CBA
>
> Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:
>
> I - multa;
>
> (...)

2.35. 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 7.565/1986.

2.36. Identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis, conforme estabelece o citado art. 8º, inciso XXXV, da Lei nº 11.182/2005.

2.37. Chama a atenção, ainda, a literalidade do art. 289 da Lei 7.565/86, em que foi enquadrada a infração: "Na infração aos preceitos deste Código **ou da legislação complementar**, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas". Há, assim, ao contrário do alegado pelo autuado, autorização legal expressa para imposição de sanções por violação aos preceitos da legislação complementar.

2.38. Igualmente descabida a alegação de que não caberia à ANAC a definição das sanções aplicáveis, mas meramente sua aplicação. É que a lei de criação da ANAC, além de estabelecer expressamente sua competência para reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis, lhe assegura, na qualidade de autoridade de aviação civil, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência, conforme exposto anteriormente.

2.39. Diante o exposto, especificamente, quanto ao presente caso, verifica-se que a imposição de penalidades por *deixar de corrigir não conformidades previstas em Plano de Ações Corretivas (PAC), acordado como condição para outorga do certificado operacional de aeroporto* , teve amparo legal no art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213 do RBAC 139, c/c item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo" do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

2.40. Conforme já citado, o artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como das disposições

da “legislação complementar”.

2.41. No próprio CBA, mais especificamente, no § 1º do artigo 36, encontra-se a competência da autoridade aeronáutica, hoje, como já abordado, autoridade de aviação civil – ANAC (artigo 5º da Lei da ANAC), para a coordenação e o controle da exploração da atividade aeroportuária:

> CBA
>
> Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:
>
> I - diretamente, pela União;
>
> II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;
>
> III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;
>
> IV - por concessão ou autorização.
>
> **§ 1o A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A**. (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)
>
> § 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.
>
> § 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.
>
> § 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.
>
> § 5 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 meu)

2.42. Ainda nesta linha de raciocínio, deve-se, também, apontar à infringência à norma complementar, neste caso, o RBAC 139, que dispõe sobre a "CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS".

2.43. Quanto à tabela de valores da pena, verifica-se que a infração está disposta no Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo".

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

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

2.46. Desta forma, não pode ser atendido o requerimento de reconhecimento da nulidade da Resolução ANAC nº 25/2008.

2.47. Ademais, não se vislumbra afronta ao princípio da legalidade no presente caso, conforme aduz o interessado.

2.48. Afasta-se ainda a alegação de estabelecimento de infração por ato infralegal, visto que, conforme exposto, no presente caso, a infração aos preceitos da legislação complementar ser expressamente previsto no art. 289 do CBA, sendo previsto no inciso I do mesmo artigo a aplicação da sanção de multa. Desta forma, deve ser afastada a alegação do interessado de que a Administração não se

ateve àquilo que a Lei determina, uma vez que não se vislumbra afronta ao princípio da legalidade no presente caso, posto que a infração, conforme demonstrado, é prevista em Lei.

2.49. Com relação à comparação feita pelo interessado com a legislação de outros órgãos, não se identifica no presente caso a extrapolação dos limites da Lei, visto que há previsão legal para a sanção imposta. Além disso, com relação à alegação de que o dispositivo que dá autorização legal para que as instituições citadas no recurso disciplinem infrações administrativas por meio de atos infralegais, impondo multas, traz também os critérios para estabelecimento do preceito secundário do tipo – a sanção -, inclusive a metodologia para sua gradação, deve ser observado que no caso em tela também há a previsão em Lei para a gradação da sanção, visto que no art. 295 do CBA é estabelecido que "*A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.*". Ademais, na referida Resolução ANAC nº 25/2008, no art. 22, são estabelecidas circunstâncias atenuantes e agravantes que devem ser consideradas para efeito de aplicação de penalidades. Registre-se que atualmente, a aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes está estabelecida no art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

2.50. Diante do exposto, tanto as infrações identificadas, assim como as sanções aplicadas, são previstas em Lei (inciso I do art. 289 do CBA), devendo ser afastada alegação em sentido contrário do interessado.

2.51. Quanto à menção do interessado à Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005) de que quando da criação da ANAC, fora-lhe conferido, pelo legislador, poder normativo e que no que diz respeito à seara do direito sancionador, lhe fora reservado o seguinte: "reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis" e de que *"não há na aludida Lei a definição de quais seriam as sanções cabíveis, a previsão de que o desrespeito aos normativos da ANAC constituam infração, autorização legislativa à ANAC para que criasse sanções, tampouco quais seriam os limites objetivos de tais sanções"*, entende-se que tais alegações já foram devidamente enfrentadas, sendo demonstrado que a infração aos preceitos da legislação complementar é prevista em Lei, assim como a aplicação da sanção de multa.

2.52. O interessado ainda alega que a fim de se verificar quais são as sanções cabíveis, se faz necessário analisar o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), citando o art. 288. Argumenta que neste ponto o CBA alude à criação de órgão para julgamento de infrações à legislação da aviação civil por regulamento. Afirma que o regulamento, entretanto, limitar-se-á a estabelecer competência, organização, funcionamento e procedimento, sendo silente quanto ao estabelecimento de sanções, citando o art. 289 do CBA. Afirma que o artigo 289 do CBA prevê que a infração à legislação autorizará a imposição de multa, e não obstante, informa que não há a especificação de qual é o valor de multa aplicável, entendendo que o valor da multa aplicável se encontra no artigo 299. Dispõe que o valor de multa previsto nos artigos 289 e 299 é específico para os casos que elenca, sem possibilidade de interpretação que leve à conclusão de que tal rol é exemplificativo, por se tratar de norma limitadora de direitos. Nota que nenhuma das hipóteses diz respeito direto ao não cumprimento da legislação de forma genérica, mas somente no caso de "prática reiterada de infrações graves". Assim, em princípio, até o momento, não verifica autorização para que a ANAC venha a impor sanção pecuniária exclusivamente pelo descumprimento de seus regulamentos, senão no caso de prática reiterada de infrações graves. Prossegue informando que o CBA estabelece as infrações que seriam puníveis com a mesma multa prevista no artigo 289, citando o art. 302. Evidencia que no artigo 302 do CBA também não há nenhuma infração imputável ao operador aeroportuário (aquele que administra e explora a infraestrutura aeroportuária), qualificação jurídica da Infraero no presente caso. Isto porque os seus incisos I a V nominam o sujeito passivo da infração, referindo-se aos prestadores de serviços aéreos (empresas aéreas ou operadores aéreos), à indústria aeronáutica e a pessoas físicas. De seu turno, no inciso VI, destinado às pessoas jurídicas não compreendidas nos itens anteriores, também não se verifica infração imputável ao operador aeroportuário ou configuração de infração por descumprimento da legislação expedida pela ANAC. Afirma ser claro que não há, em nenhum dispositivo das leis acima analisadas, a previsão de que o descumprimento dos normativos da ANAC, pelo operador aeroportuário, constitua infração ou autorização para que a ANAC expeça normas para criação de sanções, uma vez que somente lhe é autorizado aplicar as sanções cabíveis, e não as definir.

2.53. Quanto a estas alegações, que citam os artigos 289, 299 e 302 do CBA, deve ser considerado que, em que pese a indicação nos artigos 299 e 302 da Lei 7.565/86 de algumas condutas infracionais, isto não afasta a viabilidade de aplicação de sanções pela violação de dispositivos infralegais, com fundamento no art. 289, e das espécies punitivas que lhes seriam aplicáveis. Além disso, há expressa delegação para o estabelecimento, por regulamento do procedimento dos processos sancionadores (art. 288 do CBA), bem como da disciplina da competência, organização e funcionamento dos órgãos de julgamento. Determina o Código, ainda, que a multa eventualmente imposta deverá estar consonante com a gravidade da infração praticada (art. 295 do CBA). Verifica-se assim que, lidas em conjunto as disposições do art. 5º c/c art.8º, XXXV da Lei 11.182/2005 e os dispositivos que cuidam da aplicação de sanções no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigos 288 a 302), a aplicação da sanção cabível, no presente caso, é definida no inciso I do art. 289 do CBA. Além disso, a definição da dosimetria aplicável à sanção imposta a determinada infração configura, assim, prerrogativa necessária ao exercício adequado da competência para *"reprimir infrações e aplicar sanções cabíveis"*, estando respaldada pelos dispositivos mencionados da Lei 11.182/2005.

2.54. Lembre-se ainda que o Departamento de Aviação Civil, órgão que precedeu a ANAC como Autoridade de Aviação Civil, também já disciplinava os valores de multa aplicáveis à violação da legislação aeronáutica por regulamento – prerrogativa delegada pelo CBA. Percebe-se, portanto, que a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis é uma das *"prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência"*.

2.55. Com a substituição gradativa dos normativos do Comando da Aeronáutica pelos normativos da ANAC, foram traçados parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC nº 25/2008, três faixas de aplicação, conforme circunstâncias atenuantes e agravantes, e a especificação de quais violações mereceriam menor grau de reprovação pela autarquia – inovação que beneficiou o autuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC e que definia a aplicação de penalidades de até R$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar. Por todo o exposto, afasta-se a alegação da autuada.

2.56. ***Da alegação referente aos valores possíveis de sanções pecuniárias aplicáveis pela ANAC***

2.57. Em defesa e recurso o interessado alega restrição legal à aplicação de multas no limite de mil valores de referência, o equivalente a R$ 31.477,34. A esse respeito, reitera-se que, em que pese a indicação, nos artigos 299 e 302 da Lei 7.565/86, de algumas condutas infracionais – o que, repita-se, não afasta a viabilidade de aplicação de sanções pela violação de dispositivos infralegais, com fundamento no art. 289 – e das espécies punitivas que lhes seriam aplicáveis, o Código é silente no que concerne aos valores de multa a serem aplicados em cada caso. Há, entretanto, expressa delegação para o estabelecimento, por regulamento, do procedimento dos processos sancionadores, bem como da disciplina da competência, organização e funcionamento dos órgãos de julgamento, nos termos do art. 288, § 1º, do CBA:

> CBA
>
> Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.
>
> § 1° A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.
>
> (...)

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

> CBA

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

2.59. Verifica-se, assim que, lidas em conjunto as disposições do art. 5º c/c art. 8º, XXXV da Lei 11.182/2005 e os dispositivos que cuidam da aplicação de sanções no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigos 288 a 302), a aplicação de "sanções cabíveis" depende, por evidente, de prévia definição normativa de quais sanções são aplicáveis a um determinado caso concreto. A definição de qual é a dosimetria aplicável à sanção imposta a determinada infração configura, assim, **prerrogativa necessária** ao exercício adequado da competência para "*reprimir infrações e aplicar sanções cabíveis*", estando respaldada pelos dispositivos mencionados da Lei nº 11.182/2005.

2.60. Lembre-se, ainda, que o Departamento de Aviação Civil – DAC, órgão que precedeu a ANAC como Autoridade de Aviação Civil, também já disciplinava os valores de multa aplicáveis à violação da legislação aeronáutica por regulamento – prerrogativa que já lhe assistia por delegação do CBA que, como se viu, não definiu o valor das sanções aplicáveis às condutas elencadas. Nesse contexto, estava em vigor a Instrução de Aviação Civil – IAC 012-1001 quando da criação da Agência, que previa valores de multa de até R$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar. Percebe-se, portanto, que também no que concerne ao contexto histórico de criação da Agência, é a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis uma das "*prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência*".

2.61. Cabe recordar que a IAC 012-1001 foi revogada pela Resolução ANAC nº 13, de 23 de agosto de 2007 e, posteriormente, essa Resolução foi substituída pela Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, em vigor à época dos fatos, a qual dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

2.62. Com a substituição gradativa dos normativos do Comando pelos normativos da Agência (art. 47, inciso I, da Lei nº 11.182/2005), foram traçados parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC nº 25/2008, três faixas de aplicação, conforme circunstâncias atenuantes e agravantes, e a especificação de quais violações mereceriam menor grau de reprovação pela autarquia – inovação que trouxe modificação benéfica ao autuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções, sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC.

2.63. No tocante à quantificação de multa imposta, na prática, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinavam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA, o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis. A Resolução ANAC nº 25/2008 apresentava nas Tabelas de seus Anexos os valores das infrações, com três níveis de valores (mínimo, médio e máximo) para cada capitulação, tal como o faz agora a Resolução ANAC nº 472/2018.

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

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

2.66. Entende-se, assim, que a extrapolação do sentido restritivo contido na expressão "*nos*

seguintes casos" para viabilizar a aplicação do limite a todas as infrações à legislação é patrocinar interpretação que o texto normativo não comporta.

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

2.68. Assim, como já indicado neste voto, a Resolução ANAC nº 25/2008 não era a fonte primária da obrigação e apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA.

2.69. Nesse sentido, verifica-se que as condutas, penalidades e valores de multa dispostos na Resolução ANAC nº 25/08 são perfeitamente aplicáveis ao presente processo administrativo.

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

2.71. Além disso, tendo em conta todo o exposto, não prospera a alegação de que o CBA autoriza a imposição de sanção pecuniária a quem desobedece normativos infralegais somente em casos específicos como do art. 302, III, "u" do CBA, visto que no art. 289 da mesma Lei é prevista a aplicação da providência administrativa de multa na infração aos preceitos da legislação complementar, não havendo restrição a casos específicos conforme aduz o interessado.

2.72. ***Da Regularidade Processual***

2.73. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 09/02/2018 (SEI 1587600), tendo protocolado sua Defesa em 05/03/2018 (SEI 1584209). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 29/08/2019 (SEI 3474085), apresentando o seu conhecido Recurso em 03/09/2019 (SEI 3452603), conforme Despacho ASJIN 3545973.

2.74. Notificado acerca da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em 14/11/2019 (SEI 3759801), o interessado protocolou nova manifestação nesta Agência em 27/11/2019 (SEI 3770872), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3770873. Em 02/12/2019, lavrado Despacho ASJIN 3787818, que determina a distribuição do processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

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

3. MÉRITO

3.1. ***Quanto à fundamentação da matéria - deixar de cumprir elementos que ensejaram a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto - Plano de Ações Corretivas***

3.2. Diante das irregularidades do processo administrativo em questão, o Auto de Infração foi capitulado no art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213 do RBAC 139, c/c item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo" do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

3.3. O art. 289 do CBA dispõe:

CBA

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

3.4. Já o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 139, que trata da "CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS", apresenta a seguinte redação em seus itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213:

> **RBAC nº 139** (...)
>
> **139.211 Certificação**
>
> (a) Concluída a inspeção de certificação e obtido o relatório técnico, a ANAC decidirá sobre a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto considerando o resultado das fases anteriores do processo de certificação, o conjunto formado pelas características físicas e operacionais do aeródromo, bem como eventuais isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional deferidos.
>
> **(1) A ANAC poderá exigir do requerente a apresentação de um plano de ações corretivas com meios e prazos para eliminar as não conformidades, assim como medidas para mitigação do risco associado à cada não conformidade enquanto não é sanada definitivamente.**
>
> (b) Julgado procedente o processo de certificação operacional, a ANAC promoverá:
>
> (1) a aprovação do MOPS;
>
> **(2) a aceitação do plano de ações corretivas;**
>
> (...)
>
> **139.213 Vigilância continuada**
>
> **(a) Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC realizará a vigilância continuada**, inclusive por meio de inspeções, **para verificação da manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado.**
>
> **(b) Caso a vigilância continuada identifique não conformidade quanto aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, a ANAC poderá adotar as medidas previstas nas seções 139.111 e 139.113.**
>
> (...)
>
> (sem grifos no original)

3.5. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25/2008 estabelecia à época o seguinte em seu item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo", do Anexo III:

> Resolução ANAC nº 25/2008
>
> ANEXO III
>
> (...)
>
> Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos)
>
> (...)
>
> 9. Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores. 20.000 35.000 50.000

3.6. O Auto de Infração nº 003284/2018 imputa à EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO o não cumprimento do prazo de correção de dois itens do Plano de Ações Corretivas (PAC), acordado como condição para outorga do Certificado Operacional de Aeroporto, no âmbito do processo 00058.096456/2012-43. Assim, verifica-se a subsunção dos fatos à fundamentação exposta acima.

3.7. ***Quanto às Alegações do Interessado:***

3.8. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este relator ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação das práticas infracionais, bem como fundamentação e a motivação das penalidades aplicadas, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto, com exceção da dosimetria aplicada, que será tratada mais adiante quando da análise da dosimetria da pena.

3.9. Quanto às alegações atinentes a possíveis vícios formais e materiais da Resolução ANAC nº 25/2008, registre-se que as mesmas foram afastadas nas preliminares deste voto.

3.10. Quanto à alegação de inexistência de responsabilidade exclusiva da INFRAERO pelo não cumprimento dos itens do Plano de Ações Corretivas, dispondo a recorrente depender da chegada de recursos financeiros do Governo Federal para realização de investimentos, deve-se destacar que em 13/07/2016 foi publicada no Diário Oficial da União a Portaria ANAC nº 1802/SIA, que conferiu à INFRAERO o Certificado Operacional de Aeroporto nº 017/SBCG/2016, referente ao Aeroporto de Campo Grande - MS (https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PA2016-1802.PDF). Cabe citar o disposto no art. 1º desta Portaria:

> PORTARIA Nº 1.802/SIA, DE 13 DE JULHO DE 2016.
>
> Concede Certificado Operacional de Aeroporto à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, operador do Aeroporto de Campo Grande/MS (SBCG).
>
> **O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA SUBSTITUTO**, no uso da atribuição outorgada pelo art. 41, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, conforme previsto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 139, (RBAC nº 139), Emenda 05, e considerando o que consta do processo nº 00058.096456/2012-43,
>
> **RESOLVE:**
>
> Art. 1º Conceder o Certificado Operacional de Aeroporto no 017/SBCG/2016 à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, operador do Aeroporto de Campo Grande/MS - (SBCG).
>
> Parágrafo único. **A certificação operacional fica condicionada, ao menos, à manutenção, pelo operador aeroportuário, dos aspectos avaliados no âmbito do processo por meio do qual a outorga foi concedida**. (Incluído pela Portaria nº 1.124/SIA, de 29.03.2017)
>
> (...)
>
> (sem grifos no original)

3.11. Assim, verifica-se que a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto ficou condicionada à manutenção, pelo operador aeronáutico, dos aspectos avaliados no âmbito do processo por meio do qual a outorga foi concedida, qual seja, o de nº 00058.096456/2012-43.

3.12. Compulsando-se os autos do processo 00058.096456/2012-43, observa-se que o prazo de correção da não-conformidade nº 09 foi proposto pela INFRAERO ainda em 25/09/2015, conforme consta no Plano de Ações Corretivas - PAC encaminhado à ANAC (fls. 872/884 daquele processo), onde consta a data de 11/09/2017 para "Receber / aceitar obra".

3.13. No mesmo processo, verifica-se às fls. 937/986 que em 05/04/2016 foi encaminhado através do Ofício nº 198/SBCG(CGSO)/2016 Plano de Ações Corretivas atualizado à ANAC. A não conformidade nº 09 do Anexo II correspondia à não conformidade nº 60 do Anexo I, e constava neste documento o mesmo prazo de 11/09/2017 para "Recebimento e aceite da obra", tanto no Anexo I (com a numeração 60) quanto no Anexo II (com a numeração 09).

3.14. Com relação à não conformidade nº 12, verifica-se que no mesmo documento ela estava listada no item 80 do Anexo I, e constava a solicitação de transferência do item para o Anexo II e o prazo para "Execução da Obra" de 30/10/2017.

3.15. Ainda no processo de Certificação Operacional, verifica-se que foi a Nota Técnica nº 16/2016/GCOP/SIA (SEI 3222369) que considerou aceitáveis os prazos propostos pelo operador de aeródromo por meio do Ofício nº 677/SBCG(CGS))/2015 (fls. 872 a 884) e documentos posteriores, sendo consignado que foi incluído no PAC, dentre outros itens, o item nº 12, oriundo da não conformidade nº 80 do Anexo I. Foi esta mesma Nota Técnica que recomendou a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto à INFRAERO para o Aeroporto de Campo Grande/MS (SBCG).

3.16. Em defesa o interessado alega que *"a partir do apontamento das inconformidades, em 15/05/2016, a superintendência aeroportuária movimentou a empresa para superá-las, tanto que em 30/06/2016 expediu o Ofício n° 464/SBCG(CGSO)2016-R à Gerência de Certificação e Segurança Operacional (GC/SIA), pelo qual encaminhou cópia no PAC".* Sobre este ponto, é importante registrar que embora o ofício nº 464/SBCG(CGSO)/2016-R citado pela recorrente estivesse datado de 30/06/2016, somente foi recebido nesta Agência em 05/07/2016, sendo que a Nota Técnica nº 16/2016/GCOP/SIA, que emitiu o parecer favorável à concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, foi lavrada em 04/07/2016, sendo aprovado portanto os prazos anteriormente informados pela INFRAERO, demonstrados acima.

3.17. Desta forma, entende-se que as alegações da INFRAERO não merecem prosperar, eis que a empresa estava ciente de quais eram os prazos aprovados pela ANAC para correção das não conformidades que condicionavam a manutenção da certificação operacional do aeroporto. Sendo assim, registre-se que as alegações de inexistência de responsabilidade exclusiva da INFRAERO pelas infrações em tela não têm o condão de afastar sua responsabilidade administrativa pelos atos infracionais constatados.

3.18. Ainda, ressalta-se que o prazo para correção da não conformidade nº 09 era a data de 11/09/2017, a qual entende-se, levou a fiscalização a considerar a data da infração relativa a esta não conformidade o dia 12/09/2017. Por sua vez, o prazo para correção da não conformidade nº 12 era a data de 30/10/2017, entretanto a fiscalização considerou na autuação esta mesma data como a data da infração. Considerando-se a incoerência na definição das datas da infração, entende-se que o Auto de Infração deve ser convalidado, passando a constar nos dados complementares a data da ocorrência de 31/10/2017 para o item nº 12.

3.19. Quanto à alegação de ocorrência de *bis in idem*, dispondo o autuado que não merece prosperar o entendimento de que o fato descrito, ante a tipificação objetiva da infração, constitui fundamento para aplicação de duas multas, deve-se registrar que é entendimento deste setor - corroborado com o entendimento do setor competente de primeira instância - de que a caracterização da infração consistente em *"deixar de corrigir não conformidades previstas em Plano de Ações Corretivas (PAC), acordado como condição para outorga do certificado operacional de aeroporto"* se dá com a identificação das não conformidades que não tenham sido devidamente sanadas nos prazos previamente estabelecidos, sendo tantas infrações quantas forem as não conformidades não atendidas.

3.20. Sendo assim, não há que se falar em *"bis in idem"* no caso em tela, uma vez que os autos comprovam que a recorrente deixou de corrigir duas não conformidades no prazo estabelecido.

3.21. Portanto, registre-se que o recorrente não trouxe qualquer fato ou qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

3.22. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

> Lei nº 9.784/99
>
> Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

3.23. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

3.24. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

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

3.26. No presente caso, conforme já disposto no Parecer nº 1255/2019/JULG ASJIN/ASJIN, verifica-se que não é compatível a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, em função da apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios com o reconhecimento da prática da infração, visto que em sede de defesa e de recurso o interessado procura afastar sua responsabilidade administrativa pelos atos infracionais verificados pela fiscalização, alegando insubsistência do Auto de Infração em função da inexistência de responsabilidade exclusiva da Infraero pelo cumprimento do Plano de Ações Corretivas, afirmando o mesmo que *"o auto de infração não merece subsistir, não sendo possível aplicar qualquer penalidade à Infraero no caso em comento"*. Acerca dessas alegações, registre-se que é entendimento desta ASJIN que o interessado não faz jus à atenuante de reconhecimento da prática da infração quando apresenta argumento de excludente de responsabilidade em qualquer fase do processo. Este entendimento é inclusive corroborado pela Súmula Administrativa nº 001/2019, aprovada pela Diretoria Colegiada e publicada no Diário Oficial da União em 30/05/2019, que dispõe o seguinte:

> Súmula Administrativa nº 001/2019
>
> A apresentação pelo autuado 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.

3.27. Quando notificado em sede de segunda instância acerca da possibilidade de afastamento desta circunstância atenuante aplicada pelo setor competente de primeira instância, o interessado aduz a necessidade de revisão do Enunciado nº 08/JR/ANAC/2009. A esse respeito, esclarece-se que o referido enunciado foi revogado por meio da Portaria nº 1.677/ASJIN, de 30 de maio de 2019. Acrescenta-se que a Decisão nº 73, de 24 de maio de 2019, aprovou a Súmula Administrativa nº 001/2019.

3.28. Ainda na manifestação, a recorrente considera que o regulado reconhecer a realidade apontada pelo regulador é um ganho objetivo ao processo, pois os fatos tidos como infracionais tornam-se incontroversos, otimizando a atividade regulatória e sancionadora da ANAC. De outro lado, poder-se-ia argumentar que a boa-fé é dever do administrado, devendo a sua má-fé ser objeto de punição. Não obstante, informa que o direito constitucional da ampla defesa dá o direito aos administrados de se defenderem como bem entender, não sendo lícito punir aquele que em sua defesa narra os fatos de forma diversa daquela que efetivamente ocorreu. Todavia, esclarece-se que não se está a restringir o direito de defesa do interessado ao não se aplicar a circunstância atenuante referente ao reconhecimento da prática da infração, posto que o interessado tem o direito de se defender livremente, porém a apresentação de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática é incompatível com a aplicação da circunstância atenuante em questão.

3.29. A INFRAERO alega ainda que o reconhecimento da infração, como atenuante, não pode ser interpretado de modo a identificá-lo como submissão do administrado ao enquadramento legal dado pelo regulador, tampouco pode ser exigida a renúncia ao seu direito de defesa. Nota que a Instrução Normativa nº 8, de 6 de junho de 2008 (art. 61, § 1º), prevê a possibilidade de redução de sanção àquele

que, reconhecendo a infração, deixa de se defender. Afirma que se o próprio normativo da ANAC traz previsão para tal circunstância, condicionar a incidência da atenuante à renúncia ao direito constitucional da ampla defesa (com todos os recursos e meios a ela inerentes) é interpretação equivocada. Argumenta que a persistir esta interpretação, ou o regulado é beneficiado com a redução da multa pela metade (art. 61, § 1º da IN 08/2008) e com a incidência da atenuante, ou não se beneficia nem de uma nem de outra. Considera que se há previsão para ambas as circunstâncias, obviamente que se referem a fenômenos processuais distintos. Neste ponto, confirma-se que, de fato, a possibilidade de aplicação da circunstância atenuante prevista até então no inciso I do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 configura situação distinta daquela prevista no § 1º do art. 61 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, contudo, não se está exigindo a submissão do administrado ao enquadramento legal, muito menos a renúncia ao seu direito de defesa. Porém, conforme já exposto acima, a alegação de insubsistência do Auto de Infração em função da inexistência de responsabilidade exclusiva da Infraero pelo cumprimento do Plano de Ações Corretivas é contraditória ao reconhecimento da prática, e desta forma, não é possível a aplicação da circunstância atenuante em comento.

3.30. A recorrente acrescenta que a discussão acerca da correta aplicação do direito ao fato incontroverso não pode ser vista em desfavor do administrado. Alega que negar ao administrado a possibilidade de discussão exclusivamente jurídica como condição para aplicação de circunstância atenuante, como ocorre no atual entendimento da ANAC, é medida que vai de encontro com toda a lógica que determina e informa o processo administrativo; a esse respeito, reitera-se que não se está negando ao interessado a possibilidade de discussão, tanto é que a súmula administrativa nº 001/2019 apresenta situação mais benéfica ao interessado ao consentir a aplicação da circunstância atenuante em situações em que o interessado adentra ao contexto fático relativo à ocorrência da infração ou de questões preliminares processuais, contudo, há restrição na referida súmula quanto a apresentação de argumentos que sejam contraditórios com o reconhecimento. Neste sentido, conforme já pontuado, entende-se que a alegação de insubsistência do Auto de Infração em função da inexistência de responsabilidade exclusiva da Infraero pelo cumprimento do Plano de Ações Corretivas é contraditória ao reconhecimento da prática.

3.31. Por fim, o interessado acrescenta que a turma recursal vem acatando reiteradamente o pleito de reconhecimento da atenuante da confissão quando sua defesa se limita ao questionamento formal/processual e ainda assim confessa a ocorrência do fato cominado. Dispõe que essa é a posição cristalizada da empresa na súmula administrativa nº 001/2019 e entende que é cogente o reconhecimento da atenuante mencionada. Nesta linha de raciocínio, repisa-se que é expressamente previsto na referida súmula que a apresentação pelo autuado 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.

3.32. Por todo o exposto, afasta-se a incidência da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1°, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018.

3.33. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no art. 36, § 1°, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018.

3.34. Com relação à atenuante *"inexistência de aplicação de penalidades no último ano"*, corroborando com a decisão de primeira instância, verifica-se em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos que já existia penalidade ocorrida no ano anterior à data das ocorrências narradas no Auto de Infração em tela, com crédito já constituído em caráter definitivo, quando proferida a decisão de primeira instância, portanto não reconhece-se a incidência da mesma, prevista atualmente no art. 36, § 1°, inciso III da Resolução ANAC nº 472/2018.

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

3.36. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso, deve cada sanção ser aplicada no patamar médio previsto para o tipo infracional, no valor de R$ 35.000,00

(trinta e cinco mil reais).

4. CONCLUSÃO

4.1. Pelo exposto, voto por NEGAR PROVIMENTO ao recurso, AGRAVANDO-SE cada uma das duas multas aplicadas para o valor de R$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), totalizando o valor de R$ 70.000,00 (setenta mil reais).

4.2. Voto ainda por convalidar a data da infração relativa ao não cumprimento com o item nº 12 do PAC, devendo constar no Auto de Infração a data de 31/10/2017 como a data desta ocorrência.

4.3. É o voto.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959

Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/01/2020, às 18:00, 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 **3808115** e o código CRC **60BD4A3D**.

VOTO

PROCESSO: 00065.004555/2018-11

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAEESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

Em conformidade com o art. 13 da Instrução Normativa ANAC n° 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu Voto nos seguintes termos:

Não acompanho o voto do relator (SEI nº 3808115), o qual negou provimento ao recurso agravando-se cada uma das duas multas aplicadas para o valor de R$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), totalizando o valor de R$ 70.000,00 (setenta mil reais), devido à questão que tange à regularidade processual do presente processo, que será exposta a seguir.

O Auto de Infração (AI) nº 003284/2018 (SEI nº 1470552) informa que:

> O operador do aeroporto de Campo Grande-MS (SBCG) não cumpriu 02 (dois) itens do Plano de Ações Corretivas (PAC) acordado como condição para outorga do Certificado Operacional, no âmbito do processo 00058.096456/2012-43. Corrobora este fato documentação encaminhada pelo operador juntada ao processo 00065.000555/2018-34.

No campo "DADOS COMPLEMENTARES" do Auto de Infração nº 003284/2018 são citados os itens 9 e 12 do PAC como não cumpridos.

O interessado foi notificado do AI nº 003284/2018 em 09/02/2018, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 1587600), tendo apresentado sua Defesa (SEI nº 1584209), que foi recebida em 05/03/2018.

Em Despacho (SEI nº 1596385), de 13/04/2018, é informado que a fase instrutória foi encerrada.

Posteriormente, em 30/04/2018, por meio de Despacho (SEI nº 1769880), o processo foi remetido para a GFIC para a juntada de documentação, nos seguintes termos:

> (...)
>
> 4. Visando à instrução processual, remetam-se os autos para a GFIC para a juntada, nesses autos, do PAC supostamente não cumprido que ensejou a lavratura do Auto de Infração.
>
> (...)

Na sequência, Despacho (SEI nº 1900252) de 08/06/2018 informa que anexou-se ao processo cópia do Ofício n° 84/2016/GCOP/SIA-ANAC (SEI nº 1900370), que encaminhou Plano de Ações Corretivas (PAC) aprovado ao operador do Aeroporto de Campo Grande/MS (SBCG).

Em seguida, em Despacho (SEI nº 3217782) de Diligência é informado:

> (...)
>
> 1. Trata-se de Processo Administrativo Sancionador originado da lavratura do Auto de Infração 003284/2018 (1470552), que imputa à Infraero conduta infracional relativa ao não cumprimento de elementos do Plano de Ação Corretivas que ensejaram a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto de Campo Grande-MS (SBCG).
>
> 2. Em referência ao Despacho COIM nº 1769880, assinado em 30/04/2018, foi solicitado à GFIC que juntasse, nesses autos, cópia do PAC supostamente não cumprido que ensejou a lavratura do Auto de Infração.
>
> 3. Em resposta ao Despacho supracitado, a cópia do Ofício nº 84/2016/GCOP/SIA-ANAC

(1900370), que apresenta o PAC aprovado pela ANAC, foi anexada ao processo. O documento, contudo, traz como anexo uma tabela contendo 10 (dez) não-conformidades, não sendo apresentada a não-conformidade de nº 12, indicada no Auto de Infração.

4. Conforme se depreende pela própria manifestação de defesa apresentada pela Infraero, o PAC aprovado pela ANAC de fato contém 12 não-conformidades, o que afasta a hipótese de ter havido vício material na elaboração do Auto de Infração.

5. Isso posto, por ser necessário à análise do presente processo, **remeto os autos à Gerência de Controle e Fiscalização – GFIC**, para que verifique o caso em tela, com vistas a identificar as razões de não terem sido apresentados os itens 11 e 12 do referido Plano e, se for o caso, a apresentar a versão integral e/ou atualizada do documento.

(...)

A Diligência foi respondida por meio do Despacho (SEI nº 3222162), que informa:

(...)

1. Em atenção ao Despacho COIM (SEI n° 3217782), anexa-se a este processo cópia da Nota Técnica n° 16/2016/GCOP/SIA (SEI n° 3222369, fls. 1155 a 1185 do processo n° 00058.096456/2012-43), que trata sobre a Emissão de Certificado Operacional de Aeroporto à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, operadora do Aeroporto de Campo Grande/MS (SBCG).

2. Observa-se que o documento em questão recomendou a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto à INFRAERO e apresentou como anexo a Análise das ações para correção das não conformidades do Anexo I e do Anexo II (PAC). Ressalta-se que a planilha indicada como Análise das ações para correção das não conformidades do Anexo II (PAC) foi utilizada por esta Gerência para controle dos prazos do PAC da Certificação.

(...)

A este respeito, na Análise de Primeira Instância (SEI nº 3279847) foi informado:

(...)

I. RELATÓRIO

(...)

Sob a numeração 1900370 e 3222369 constam cópias da versão aprovada do Plano de Ações Corretivas (PAC) do Aeroporto de Campo Grande (SBCG), como condicionante para a manutenção do Certificado Operacional de Aeroporto. No que se refere às não conformidades apontadas no auto de infração, o Plano de Ações Corretivas (PAC) apresenta o seguinte:

NC: 9. Área: MNT. Requisito: 153.221(a).

Não conformidade: Durante inspeção da cerca do aeródromo decectou-se que a cerca provida no lado leste da cabeceira 06 não é suficiente para garantir a proteção da área operacional. Neste ponto ela é mais baixa e frágil do que no restante do sítio.

Ações propostas pelo operador:2) monitoramento das condições funcionais da cerca existente entre a BACG e o Sítio Aeroportuário; 3) atender às solicitações de manutenção corretiva para cercas patrimoniais e operacionais do aeroporto; 11) elaborar o projeto executivo da obra: Implantação da cerca operacional. 14) contratar a obra de engenharia: Implantação da cerca operacional. 17) receber/aceitar obra: Implantação da cerca operacional.

Prazos: 2) 11/08/2017; 3) 11/08/2017; 11) 29/11/2016; 14) 14/03/2017; 17) 11/09/2017.

NC: 12. Área: MNT. Requisito: 153.215(b).

Não conformidade: Sob o ponto de vista da inspeção realizada no sistema de drenagem do aeroporto foram identificadas não conformidades, como: deslizamento de talude de vala de drenagem; queda de placa de concreto de vala de drenagem; crescimento de vegetação em vala de drenagem de concreto.

Ações propostas pelo operador: 5) monitorar as condições das valas de drenagem através de inspeções periódicas; 6) realizar manutenção das valas de drenagem conforme programa de manutenção; 12) elaboração dos Projetos de Engenharia Recuperação do sistema de drenagem; 15) contratação da obra: Recuperação do sistema de drenagem; 16) execução da obra: Recuperação do sistema de drenagem.

Prazos: 5) 30/10/2017; 6) 30/10/2017; 12) 31/12/2016; 15) 30/04/2017; 16) 30/10/2017.

(...)

Em 30/04/2008, à luz da instauração do processo nº 00058.015078/2018-09 – que versa sobre o Termo de Ajustamento de Conduta solicitado pela autuada –, foi emitido Despacho COIM (1769880) à Gerência de Fiscalização e Controle – GFIC, para que fosse juntado, nos autos do processo, o Plano de Ações Corretivas - PAC supostamente não cumprido, que ensejou a lavratura do Auto de Infração. Em 08/06/2018, por intermédio do Despacho GFIC nº 1900252, foi anexada ao processo cópia do Ofício nº 84/2016/GCOP/SIA-ANAC (1900370), que acompanha o referido PAC.

Tendo em vista que na cópia do PAC encaminhada pela GFIC não constava a não-conformidade de número 12, constante do Auto de Infração em tela, foi emitido, em 09/07/2019, novo Despacho COIM (3217782) àquela Gerência, para que fosse anexado o PAC, em sua íntegra, aos autos do processo. Em resposta, a GFIC encaminhou Despacho nº 3222162, anexando cópia da Nota Técnica nº 16/2016/GCOP/SIA, que contém a versão integral do referido PAC (3222369).

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO

Preliminarmente, faz-se necessário relatar as razões para não ter sido concedida vista ao processo à parte regulada, tendo em vista a anexação da versão integral do PAC aos autos do processo em data posterior ao recebimento da manifestação de defesa.

Considerando-se que, tanto em sua Defesa (1584209) quanto na celebração do Termo de Ajustamento de Conduta supramencionado, a parte autuada confirma a existência do item nº 12 não cumprido do PAC, entende-se que não há qualquer prejuízo àquela quanto à anexação *a posteriori*, nos autos do processo, da versão completa do documento.

(...)

(grifo meu)

Neste sentido, cumpre observar o disposto no art. 31 da Resolução ANAC nº 472/2018, conforme exposto a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 31. A autoridade competente para julgamento em primeira instância poderá, em momento anterior à decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução, com vistas à elucidação da matéria objeto de apuração.

Parágrafo único. Se, em decorrência das diligências efetuadas, forem acrescentados novos elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar a decisão administrativa, o autuado será intimado para, no prazo de 20 (vinte) dias, se manifestar sobre a documentação juntada.

De acordo com o estabelecido no caput do art. 31 da Resolução ANAC nº 472/2018 é possível a realização de diligência para complementação da instrução processual, o que se verifica no presente caso. Contudo, no parágrafo único do mesmo artigo da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que se forem acrescentados novos elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar a decisão administrativa, o autuado será intimado para se manifestar sobre a documentação juntada. Apesar disso, neste caso, tal rito não foi seguido.

Importante destacar que ainda que pese a análise do setor de primeira de que não houve prejuízo ao interessado, não se pode negligenciar que foram juntados elementos probatórios aos autos sem que o autuado tenha sido intimado, descumprindo, assim, ao meu ver, o previsto no parágrafo único do art. 31 da Resolução ANAC nº 472/2018. Ademais, no item "II. FUNDAMENTAÇÃO" da Análise de Primeira Instância (SEI nº 3279847) é informado que a anexação da versão integral do PAC ocorreu em data posterior ao recebimento de defesa, além de ter sido citado o item nº 12 do PAC, sendo consignado que não há qualquer prejuízo na anexação posterior da versão completa do documento. Contudo, há que se ressalvar que não se tratou apenas de complementação de documentação que já constava dos autos, mas sim da anexação do PAC completo, que não constava dos autos quando do envio da defesa pelo interessado, visto que sua Defesa (SEI nº 1584209) foi recebida em 05/03/2018 e o primeiro Despacho (SEI nº 1769880) que solicitou a juntada do PAC nos autos data de 30/04/2018, mais tarde foi ainda solicitada a versão integral do documento, em Despacho (SEI nº 3217782) de 09/07/2019.

Portanto, diante da existência de norma procedimental que estabelece previsão de intimação do autuado, assim como, direito de manifestação do mesmo, a sua não observância implica, no meu entendimento, em violação do devido processo legal, o que tornaria a decisão de julgamento de primeira instância nula. Importante observar o disposto no art. 53 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir:

> Lei nº. 9.784/1999
>
> Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

Diante do exposto, voto por ANULAR a decisão de primeira instância, CANCELANDO a sanção aplicada referente ao crédito de multa nº 668534190 e RETORNANDO O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA) para que se notifique o Autuado sobre a juntada de documentos após ter sido interposta a defesa, abrindo prazo para que o interessado, querendo, no prazo de 20 (vinte) dias, se manifeste sobre a documentação juntada.

É como voto.

Daniella da Silva Macedo Guerreiro

SIAPE 1650801

Portaria ANAC nº 2.752, de 11/08/2017

Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/01/2020, às 07:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade, informando o código verificador **3942916** e o código CRC **368CAB6D**.

VOTO

PROCESSO: 00065.004555/2018-11

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAEESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

Em consonância com o disposto no artigo 13 da Instrução Normativa n° 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN - SEI 3808115, por **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **AGRAVANDO**, o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, em razão do afastamento de circunstância atenuante anteriormente considerada, em desfavor de EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, para R$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) para cada uma das duas multas aplicadas, totalizando o valor de **R$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, com fundamento no art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213 do RBAC 139, c/c item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo" do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, pela infração descrita como "*deixar de cumprir elementos que ensejaram a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto - Plano de Ações Corretivas*"

Acerca do voto discordante da membro-julgadora Sra. *Daniella da Silva Macedo Guerreiro*, com o devido respeito às convicções expostas na fundamentação, entendo relevante tecer algumas considerações.

Não resta dúvida a este membro julgador que o interessado deve ser notificado dos atos processuais, sendo essa, inclusive, a melhor prática adotada por esta ASJIN.

Ocorre que, no meu entendimento, é preciso que se avalie a natureza da diligência efetuada.

Particularmente, no caso em análise, a complementação requerida pelo competente setor de primeira instância não me parece ato destinado a buscar elementos para amparar a formação da convicção por parte da autoridade julgadora, mormente se considerarmos que cabe ao decisor avaliar a necessidade e utilidade das diligências - podendo considerá-las inúteis ou protelatórias, por exemplo - devendo indicar na decisão as razões da formação de seu convencimento e, *in casu*, a Decisão deixa expresso que:

> **Análise Primeira Instância** nº 450/2019/COIM/GNAD/SIA (SEI 3279847)
>
> "...tanto em sua Defesa (1584209) quanto na celebração do Termo de Ajustamento de Conduta supramencionado, a parte autuada confirma a existência do item nº 12 não cumprido do PAC, entende-se que não há qualquer prejuízo àquela quanto à anexação *a posteriori*, nos autos do processo, da versão completa do documento."

Importante salientar que o DESPACHO COIM 1769880 que solicita a juntada do PAC apontava:

> "Tendo em vista que outros 6 autos de infração foram lavrados por descumprimento de PAC, relativamente a aeroportos diferentes, e que também houve pedido de celebração de TAC, foi instaurado o processo 00058.015078/2018-09 visando à análise e decisão uniformes ao conjunto dos pedidos. Visando à instrução processual, remetam-se os autos para a GFIC para a juntada, nesses autos, do PAC supostamente não cumprido que ensejou a lavratura do Auto de Infração."

Em adição, vejamos as alegações trazidas pelo interessado em sua defesa:

> "...esse assunto, inclusive, foi objeto de destaque pela Infraero **quando do encaminhamento**

formal do Plano de Ações Corretivas para esta Agência

[...]

No que tange ao SBCG, ressaltamos que a partir do apontamento das inconformidades, em 15/05/2016, a superintendência aeroportuária movimentou a empresa para superá-las, tanto que em 30/06/2016 expediu o Ofício n° 464/SBCG(CGSO)2016-R à Gerência de Certificação e Segurança Operacional(GC/SIA), pelo qual encaminhou cópia no PAC

[...]

IV - TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

75. Pois bem. Com efeito, a Resolução ANAC n° 199, de 13 de setembro de 2011, que estabelece procedimentos para a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta no âmbito da ANAC, prevê, em seu art. 3°, a possibilidade de pactuação de TAC por iniciativa da aludida Agência (de ofício) ou por iniciativa do regulado (a requerimento).

76. Neste contexto, após a análise interna do assunto e realização de reunião com essa Agência, a Infraero manifestou interesse na celebração de TAC, nos termos do Ofício n° 541/GPSO/2018, de 26 de fevereiro de 2018, oportunidade em que enfatizou a necessidade de anuência da Secretaria da Aviação Civil (SAC), em razão da escassez de recursos imposta a esta empresa pública, que a torna dependente financeira do Ministério do Transporte para realização de investimentos.

77. Desta forma, visando afastar a pena de preclusão tratada no § 2° do art. 3° da Resolução ANAC n° 199, de 13 de setembro de 2011, a Infraero formula, conjuntamente com a sua defesa, pedido de celebração de TAC para definir as medidas corretivas e prazos a serem observados com vistas a adequar sua conduta, no que tange à matéria objeto da autuação em comento."

Não parece restar dúvida acerca do conhecimento pela interessada do Plano de Ações Corretivas (PAC) em todo os seu teor desde o início do processo em tela.

Dito isto, corroboro com o entendimento exposado na análise em primeira instância e corroborado pelo Relator do presente processo, de forma que acompanho o seu voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **AGRAVANDO**, o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa conforme já manifestado anteriormente.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal - Rio de Janeiro

Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva**, **Presidente de Turma**, em 22/01/2020, às 17:39, 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 **3942051** e o código CRC **9524CCC0**.

CERTIDÃO

Brasília, 22 de janeiro de 2020

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA
505ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.004555/2018-11

Interessado: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

Auto de Infração: 003284/2018

Crédito de multa: 668.534/19-0

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Sessão Recursal
- Henrique Hiebert - SIAPE 1586959 - Portaria ANAC nº 3.625, de 31/10/2017 - Relator
- Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801 - Portaria ANAC nº 2.752, de 11/08/2017 - Membro Julgador

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

A ASJIN, por maioria, votou por **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **AGRAVANDO**, o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, em razão do afastamento de circunstância atenuante anteriormente considerada, em desfavor de EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, para R$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) para cada uma das duas multas aplicadas, totalizando o valor de **R$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, com fundamento no art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 139.211(a)(1), 139.211(b)(2) e 139.213 do RBAC 139, c/c item 9 da Tabela "I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo" do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, pela infração descrita como "*deixar de cumprir elementos que ensejaram a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto - Plano de Ações Corretivas*".

O Membro Julgador Daniella da Silva Macedo Guerreiro discordou do Relator.

Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva**, **Presidente de Turma**, em 22/01/2020, às 18:06, 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 **Henrique Hiebert**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/01/2020, às 18:16, conforme horário oficial de Brasília, com

eletrônica fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/01/2020, às 08:41, 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 **3949264** e o código CRC **9716F96B**.

Referência: Processo nº 00065.004555/2018-11 SEI nº 3949264