



**PARECER N°** 214/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.006685/2018-81  
**INTERESSADO:** EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AERONÁUTICA -  
INFRAERO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria PROPOSTA DE DILIGÊNCIA EM SEGUNDA INSTÂNCIA.

### **ASSUNTO**

Encaminhamento à Coordenadoria de Infrações e Multas diligência acerca de questão referente ao processo administrativo em comento.

### **REFERÊNCIAS**

**Interessado:** EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA -  
INFRAERO

**Auto de Infração n°:** 1506762/2018

**Infração:** Deixar de manter a diferença de nível entre áreas pavimentadas e não pavimentadas inferior a 8 cm (oito centímetros) e 30° (trinta graus) de inclinação, incluindo pista de pouso e decolagem (ocorrência anterior a 15/06/2016).

**Enquadramento:**

### **SUMÁRIO**

Trata-se de recurso interposto por INFRAERO, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

O AI descreve que:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operador de aeródromo civil público (exceto heliportos e heliportos) - Deixar de manter a diferença de nível entre áreas pavimentadas e não pavimentadas inferior a 8 cm (oito centímetros) e 30° (trinta graus) de inclinação, incluindo pista de pouso e decolagem (ocorrência anterior a 15/06/2016).

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000153.0025.

HISTÓRICO: Observou-se um desnível superior a 10 cm entre o lado esquerdo da superfície pavimentada da Pista de Pouso e Decolagem (PPD) e a superfície não pavimentada da sua Faixa de Pista, considerando-se o sentido de deslocamento da cabeceira 14 a cabeceira 32.

DADOS COMPLEMENTARES: Aeródromo: SBGO - Data da Ocorrência: 24/04/2013 - Classe do aeródromo (Segurança Operacional): IV. Localização no aeródromo: Entre a PPD e sua Faixa de Pista.

Tendo sido notificado do auto em 23/02/2018 o autuado apresentou defesa em 15/03/2018, na qual alega:

I - Que o fato se deveu à execução de uma obra de recapeamento da Pista de

Pouso e Decolagem e das *taxiways* Alfa, Bravo e Eco do aeroporto, a qual foi realizada seguindo todos os procedimentos específicos definidos no POOS n° 004/SBGO/2012 aprovado pela ANAC - conforme consta do Ofício n° 21/2013/GTSA/SIA/ANAC que segue em anexo. Afirmo ainda que os riscos relativos à ocorrências das aludidas obras, como, por exemplo, o desnível ora suscitado, "*foram definidos como aceitáveis, tanto pelo operador do aeródromo como pelo órgão regulador*";

II - Que foi encaminhado à ANAC, através do Ofício n° 13198/DOGP(GPOP-3)/2013 de 28/10/2013, o Plano de Ações Corretivas em que se consignou a realização do recapeamento da pista de pouso e decolagem e das *taxiways* Alfa, Bravo e Eco. E que em 2016 o aeroporto teria obtido sua certificação operacional, o que evidenciaria o cumprimento dos requisitos de segurança operacional;

III - A ilegalidade da Resolução ANAC n° 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;

IV - A necessidade da incidência do princípio da retroatividade da lei mais benéfica, de forma que os valores mínimo, intermediário e máximo da multa previstos no item 23 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos), que se aplicariam ao caso, seriam aqueles trazidos pela Resolução ANAC n° 382, de 14/06/2016;

V - Por fim, requer que o auto de infração seja declarado insubsistente ou, caso se entenda pela aplicação de penalidade, que a multa seja fixada em seu mínimo legal, tendo em vista o reconhecimento da prática da infração e a adoção de providências para minimizar as suas consequências.

Em decisão motivada, o setor competente considerou configurada infração ao Art. 289 do CBA, por infringir os tens 153.203 (a) e (b) (3) (i) do RBAC 153 e c/c item 23 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC n° 25/2008. Aplicou-se sanção de multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), dada a existência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, nos termos dos parágrafos do art. 22 da Resolução ANAC n° 25, de 2008. Sendo gerado o crédito de multa em epígrafe.

Conhecida a decisão, a interessada interpôs recurso tempestivo nesta Agência. Os autos foram encaminhados à ASJIN e distribuídos para decisão.

Não obstante, detectou-se a necessidade de esclarecimento de questão fundamental para o prosseguimento do feito.

É o breve relatório.

## ANÁLISE

Após análise do referido processo e diante dos documentos apresentados pelo interessado em sede recursal, entende-se prudente realizar diligência no presente processo com intuito de rebater as alegações do recorrente e atestar a regularidade processual, evitando qualquer inobservância do direito do Interessado ao contraditório e ampla defesa.

Devidamente notificado da DC1, o interessado interpôs o recurso tempestivo, em que reitera que o fato se deveu à execução de uma obra de recapeamento da Pista de Pouso e Decolagem e das *taxiways* Alfa, Bravo e Eco do aeroporto, a qual foi realizada seguindo todos os procedimentos específicos definidos no POOS n° 004/SBGO/2012 aprovado pela ANAC - conforme consta do Ofício n° 21/2013/GTSA/SIA/ANAC que segue em anexo. Afirmo ainda que os riscos relativos à ocorrências das aludidas obras, como, por exemplo, o desnível ora suscitado, "*foram definidos como aceitáveis, tanto*

*pelo operador do aeródromo como pelo órgão regulador". Desta forma reclama a falta de razoabilidade de uma autuação por uma condição que foi previamente tratada e acordada com a ANAC.*

Sobre tal alegação, veja que é cabível a justificativa apresentada pelo autuado, pois o próprio RBAC 153, em sua Subparte que trata da manutenção aeroportuária, prevê a obrigação de estabelecer e implementar um sistema de manutenção de toda a infraestrutura aeroportuária sob responsabilidade do operador. A norma ainda determina que os operadores instituem programas de manutenção contínua, os quais contemplem o monitoramento e a manutenção preventiva e corretiva.

Desta forma que, para a conservação das áreas operacionais dos aeroportos (em especial das pistas de pouso e de taxiamento), são necessárias eventuais obras e intervenções; as quais alteram a rotina das operações aéreas e que devem ser realizadas com o consentimento da autoridade de aviação civil e com o conhecimento da comunidade aeroportuária. Tanto é assim que o próprio regulamento, em seu item 153.225, determina que "*o operador de aeródromo deve planejar e executar obras ou serviços de manutenção dentro da área operacional do aeródromo de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias*", *in verbis*:

#### RBAC 153

153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção

(a) O operador de aeródromo deve planejar e executar obras ou serviços de manutenção dentro da área operacional do aeródromo de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.

(1) O planejamento da obra ou serviço de manutenção deve contemplar os aspectos do gerenciamento de risco, que devem ser consolidados em Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO).

(b) O operador de aeródromo deve manter:

(1) controle de pessoas e/ou empresas contratadas para execução de obras ou serviços de manutenção na área operacional do aeródromo, conforme parágrafo 153.107(c) deste Regulamento;

(2) meios de comunicação permanente entre o pessoal da obra ou serviço de manutenção na área operacional e os canais de tráfego aéreo ou aeronaves, conforme parágrafo 153.107(c) deste Regulamento; e

(3) a área de movimento sob intervenção, a ser liberada ao tráfego de aeronaves, livre de entulho e FOD entre os turnos de trabalho e ao término de obra ou serviço de manutenção.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos capazes de atender ao parágrafo 153.225(a) quanto a:

(1) critérios para autorização de início da execução de obra ou serviço de manutenção;

(2) divulgação do PESO à comunidade aeroportuária afetada;

(3) limpeza da área onde estiver sendo realizada a obra ou serviço de manutenção;

(4) evacuação do local da obra ou serviço de manutenção em situações de emergência ou a pedido do órgão ATS;

(5) suspensão ou impedimento de execução de obra ou serviço de manutenção, quando este continuar gerando risco às operações aéreas;

(6) comunicação à comunidade aeroportuária sobre paralisação, prorrogação ou conclusão da obra ou serviço de manutenção;

(7) inspeção durante a execução da obra ou serviço de manutenção e antes da reabertura ao tráfego.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar PESO específico para serviços periódicos, como rotina da organização, mantendo as mesmas condições executivas e operacionais do aeródromo, quando aplicável.

1) PESO específicos para serviços periódicos devem estar relacionados com os serviços estabelecidos nos programas de manutenção listados na seção 153.201 deste Regulamento. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

## **DOS QUESITOS A SEREM RESPONDIDOS PELA CONSULTA**

Em sua defesa o autuado demonstra que a situação descrita pelo AI nº1506762/2018 se deveu ao fato de o Aeroporto Internacional de Goiânia estar em pleno período de obras, o qual se iniciou em 06/03/2013 e finalizou em 26/03/2013 - conforme "Termo de Recebimento Provisório Obras e Serviços de Engenharia" apresentado em anexo. O autuado igualmente comprova a ciência e autorização da Agência para a realização de tais obras, conforme se observa na cópia do Ofício nº 21/2013/GTSA/GOPS/SIA/ANAC, datado de 18 de fevereiro de 2013, e também que segue em anexo.

Conforme o POOS nº 004/SBGO/2012-Versão 04, aprovado pela ANAC e juntado aos autos, para a realização da obra de recapeamento da Pista de Pouso e Decolagem e das *taxiways* Alfa, Bravo e Eco do Aeroporto de Goiânia seria tomada a seguinte medida de segurança, dentre outras: deslocamento da Cabeceira 14 em 150 metros para pouso e decolagens (considerando que já existe o mesmo deslocamento para decolagens desta cabeceira). Ainda neste documento, a administração aeroportuária afirma que os serviços realizados seguiriam estas etapas: 1) demolição das placas de concreto com posterior recomposição de camada de sub-base e construção de novas placas; 2) recuperação da camada asfáltica com aplicação 5,0 cm de concreto asfáltico usinado a quente (CAUQ); 3) limpeza da área, inspeção final da obra e liberação ao tráfego.

Tendo isso em conta, surgem as seguintes questões a serem esclarecidas para a continuidade desta análise:

- a) Considerando que o POOS nº 004/SBGO/2012-Versão 04 aprovado previa a aplicação de uma camada de 5,0 cm de concreto asfáltico usinado a quente (CAUQ), seria possível que o desnível observado pela fiscalização se devesse em decorrência de um erro na execução na obra de recapeamento?
- b) Considerando que a fiscalização esteve no local durante o período de andamento da obra, a qual foi de 06/03/2013 a 26/03/2013, seria possível, ou até esperado, que o desnível maior do que 8 cm (oito centímetros) ocorresse em razão de não conclusão do serviço?
- c) Por fim, considerando que para a execução do serviço houve o deslocamento da Cabeceira 14 em 150 metros para pouso e decolagens, tal deslocamento afastaria deste trecho de pista a necessidade de atendimento do requisito de manter a diferença de nível entre áreas pavimentadas e não pavimentadas inferior a 8 cm (oito centímetros) e 30° (trinta graus) de inclinação?

Ressalte-se que o setor competente, caso assim entenda necessário, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias.

## **CONCLUSÃO**

Desta forma, sugere-se que o presente processo seja **CONVERTIDO EM DILIGÊNCIA**, retornando os autos à Secretaria da ASJIN a fim de que seja encaminhado à Coordenadoria de Infrações e Multas para prestar as informações solicitadas, devendo retornar posteriormente a esta Analista para análise e futura decisão.

Quando do retorno da diligência, notifique-se o interessado para que, querendo, apresente alegações finais no prazo de 10 (dez) dias, dando-se seguimento ao feito independentemente de sua manifestação.

É a Proposta de Diligência.

Submete-se ao crivo do Decisor.

Samara Alecrim Sardinha

SIAPE 1649446



Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/02/2019, às 14:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2716031** e o código CRC **C5299C3B**.

---



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 304/2019**

PROCESSO Nº 00065.006685/2018-81

INTERESSADO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica - INFRAERO

1. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações e documentos anexados ao processo pela empresa interessada, ratifico na integralidade os entendimentos do Parecer 214 (2716031), adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**
  - **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN a fim de que sejam encaminhados à Coordenadoria de Infrações e Multas, de forma que sejam respondidos os quesitos constantes do Parecer supra mencionado, observado o *caput* do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.
3. Ressalte-se, que, no intuito de primar pela segurança jurídica e em respeito aos princípios que norteiam a Administração, os termos da presente consulta são fundamentais para a possibilidade de prosseguimento do feito e deslinde da matéria ora em análise.
4. **Quando do retorno da diligência, notifique-se o interessado para, querendo, apresentar alegações finais no prazo de 10 (dez) dias, dando-se seguimento ao feito independentemente de apresentação da sua manifestação.**
5. Ato contínuo, distribuam-se os autos por prevenção.
6. À Secretaria



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 20/02/2019, às 16:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2719298** e o código CRC **474521F9**.