



PARECER N° 652/2020/JULG ASJIN/ASJIN

PROCESSO N° 00065.028702/2019-11

INTERESSADO: ESTADO DE RONDONIA

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA - ASJIN

AI/NI: 008586/2019

Data da Lavratura: 24/05/2019

Crédito de Multa (n° SIGEC): 669.590/20-6

Infração: Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria n° 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

Enquadramento: inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda n° 05, c/c o ANEXO à Portaria n° 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC n° 472/2018.

Relator: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face do **ESTADO DE RONDÔNIA**, CNPJ n°. 00.394.585/0001-71, por descumprimento do inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda n° 05, c/c o ANEXO à Portaria n° 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC n° 472/2018, cujo Auto de Infração n° 008586/2019 foi lavrado, em 24/05/2019 (SEI! 3061569), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração n° 008586/2019 (SEI! 3061569)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000139.0005

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria n° 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

HISTÓRICO: Identificou-se, por meio de consulta a informações providas por empresas de transporte aéreo certificadas pelo RBAC 121, que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 12 vezes no período de 31/03/2019 até 27/04/2019, ao receber operações aeronaves de categoria mais crítica do que lhe é autorizado por portaria da SIA. Por esse motivo sugere-se aplicação de 12 penalidades de multa, uma para cada infração, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

CAPITULAÇÃO: Lei n° 7.565/86, artigo n° 289, inciso I; RBAC 139, itens 139.601(a)(2); Anexo à Portaria n° 908/SIA, de 13/04/2016; Res. ANAC n° 472/2018, Anexo III, Tabela I: Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo, cód. ICL, item i).

(...)

Em Relatório de Fiscalização n°. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização n° 008855/2019 (SEI! 3061581)

(...)

DESCRIÇÃO:

Objetivo

Embasamento de autuação por descumprimento do RBAC 139

Introdução

Por meio da Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015, foi aprovada a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro de Aviação civil nº 139, pela qual foi criada a aplicabilidade, a qual transcrevo na íntegra:

139.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar:

(1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;

(2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou

(3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.

(b) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).

(c) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos.

A supracitada Resolução determinou ainda que, por meio de portaria do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária seriam fixadas as aeronaves críticas e suas respectivas frequências semanais máximas autorizadas, no caso de aeroportos não certificados. Deste modo foi editada em 13 de abril de 2016 a Portaria nº 908/SIA, definindo em seu anexo os limites de operação para os aeródromos não certificados.

Por fim cabe ressaltar que a ANAC recebe informações, nos termos da Resolução nº 191 de 16 de junho de 2011, de todas as operações realizadas em território nacional por empresas brasileiras e estrangeiras.

Dados

Foi identificado, por meio dos dados recebidos em decorrência da Resolução nº 191, compilados anexo ao presente relatório, que o Aeródromo sigla ICAO SSKW, que atende o município de CACOAL, RO, atualmente não certificado, recebeu por 12 vezes aeronaves de categoria de maior criticidade do que lhe é atualmente permitido.

Conclusão

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 em 12 oportunidades no período de 31/03/2019 até 27/04/2019 por esse motivo sugere-se aplicação de 12 penalidades de multa, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

Anexo

Data Partida	Origem	Destino	Empresa	Número Vôo	Modelo	Matricula	Categoria considerada	Categoria Aeroporto
26/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
22/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUC	4C	3C
21/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXB	4C	3C
17/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXE	4C	3C
16/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUH	4C	3C
14/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXI	4C	3C
12/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
11/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
07/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
05/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
04/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
31/03/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXF	4C	3C

(...)

(grifos no original)

A entidade interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/06/2019 (SEI! 3144009), apresenta a sua defesa, em 01/07/2019 (SEI! 3189218).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 28/02/2020 (SEI! 4011478 e 4011589), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, considerando ter ocorrido apenas um ato infracional, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais).

Observação Importante: Apesar de, *na decisão de primeira instância*, esta datada de 28/02/2020 (SEI! 4011589), constar a convalidação do referido Auto de Infração, visando passar a constar o nome do autuado como o DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM E TRANSPORTES DO ESTADO DE RONDÔNIA, este na qualidade de autarquia responsável pela operação do Aeroporto de Cacoal (SSKW), deve-se entender que, *na verdade*, o agente passivo, *no caso em tela*, é mesmo o Estado de Rondônia, pois este é quem recebeu a concessão para a realização de atividades aeroportuárias, sendo, *desta forma*, considerado o ente regulado por esta ANAC, *independentemente*, do órgão ou entidade que realiza as atividades sob sua ordem. O referido DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM E TRANSPORTES DO ESTADO DE RONDÔNIA, *regularmente*, representando os interesses do Estado de Rondônia, pode e deve ser tomado como seu representante perante a esta ANAC. Registra-se, *então*, não ter havido qualquer prejuízo à defesa do sujeito passivo do presente processo, oportunidade em que foram respeitados todos os princípios inerentes à Administração Pública.

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 11/03/2020 (SEI! 4125151), a qual foi recebida pela interessada, em 20/03/2020 (SEI! 4276391), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 02/04/2020 (SEI! 4211297 e 4211294), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que: (i) "[...] as operações relatadas no Auto de Infração objeto do presente processo, no que concerne ao aeródromo da cidade de Cacoal SSKW haver recebido aeronaves de categorias mais críticas do que lhe é fixado como limite regularmente, [...] efetivamente ocorreram"; (ii) "[refuta] o número de ocorrências relatadas no Relatório de Ocorrência nº 009124/2019, porquanto o Aeródromo de Cacoal recebeu apenas 07 (sete) operações de Aeronave 4C e não 12 (doze) como indicado no relatório"; (iii) "[...] conforme quadro demonstrativo disponibilizado pela Azul Linhas Aéreas, suas aeronaves que operam no aeródromo de Cacoal, classificadas como aeronaves cricas 3C, comportam operações de decolagem com peso máximo de até 51.800 Kg, ao passo que a aeronave cujo modelo é classificado para operação como Aeronave Crítica 4C, possui capacidade para operar com peso máximo de 52.900 kg"; (iv) "[...] ao Aeródromo de Cacoal (SSKW) foi fixado como limite o código de referência 3C, estabelecidas 08 (oito) operações a tulo de frequência semanal, mesmo possuindo pista medindo 2.100 metros de comprimento"; (v) "[...] as 12 operações objeto do presente recurso foram realizadas por aeronaves de modelo ERJ 190-200 IGW, classificadas, à época, no código de referência categoria 4C, porém equipadas com motorizações distintas, CF34-10E5A1 e CF34-10E7, característica esta que implica na capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremeda com falha de um motor, bem como na determinação do código de referência para classificação como aeronave crítica, conforme informações da Embraer constantes no Ofício nº DCC 009/2018, de 23/11/2018"; (vi) "[...] as especificações constantes nos documentos da Embraer anexos ao Ofício nº DCC-009/2018, as aeronaves equipadas com motorização CF34-10E7 são classificadas como aeronave crítica no código de referência categoria 3C; (vii) "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C"; (viii) "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional"; (ix) "[...] o aeródromo de Cacoal SSKW, recebeu apenas 07 (sete) operações de aeronaves crítica categoria 4C, portanto classificada como aeronave de código de referência mais crítica para o qual está autorizado, com a ressalva de que dentre as operações recebidas o peso máximo de decolagem registrado foi de 45.228 Kg, peso este inferior ao limite estabelecido para categoria 3C, conforme

destacado alhures, não oferecendo qualquer risco para a segurança das operações, porquanto nas 07 (sete) operações realizadas a aeronave atendeu aos parâmetros estabelecidos para categoria 3C"; e (x) "[...] não obstante a aeronave que deu origem ao processo em apreço ser classificada no código de referência 4C, fato este que evidencia que seu recebimento pelo recorrente no aeródromo de Cacoal caracterizou, em tese, cometimento de infração, pugna para seja reavaliada e reconsiderada a penalidade de multa aplicada, pelas razões acima expendidas, por entender que tais operações não ofereceram risco à segurança do aeródromo, porquanto em nenhuma das operações efetuadas a aeronave ultrapassou os parâmetros estabelecidos como limite para Aeronave Crítica 3C, conforme demonstrado".

Em 22/06/2020, *por despacho*, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 4458843), sendo atribuído a este Relator em 03/08/2020, às 18h06min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 008586/2019, de 24/05/2019 (SEI! 3061569);
- Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581);
- Ofício nº 4125/2019/ASJIN-ANAC, de 27/05/2019 (SEI! 3065835);
- Aviso de Recebimento - AR, de 04/06/2019 (SEI! 3144009);
- Ofício nº 2726/2019/DER-CIA, de 22/06/2019 (SEI! 3189218);
- Despacho ASJIN, de 02/07/2019 (SEI! 3191961);
- Ofício nº 6023/2019/ASJIN-ANAC, de 09/07/2019 (SEI! 3217333);
- Ofício nº 3592/2019/DER-CIA, de 22/07/2019 (SEI! 3288710);
- Ofício nº 3577/2019/DER-CIA, de 22/07/2019 (SEI! 3294890);
- Aviso de Recebimento - AR, de 17/07/2019 (SEI! 3296791);
- Despacho ASJIN, de 01/08/2019 (SEI! 3296895);
- Análise de Primeira Instância, de 07/02/2020 (SEI! 4011478);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 28/02/2020 (SEI! 4011589);
- Extrato SIGEC, de 26/11/2018 (SEI! 4123565);
- Ofício nº 1976/2020/ASJIN-ANAC, de 11/03/2020 (SEI! 4125151);
- Rastreamento dos CORREIOS (SEI! 4214924);
- Recurso da Entidade Interessada, datado de 02/04/2020 (SEI! 4211294);
- Ofício nº DCC-009/2018, de 23/11/2018 (SEI! 4211295);
- Quadro de Voos Realizados (SEI! 4211296);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 02/04/2020 (SEI! 4211297);
- Despacho ASJIN, de 16/04/2020 (SEI! 4258136);
- Aviso de Recebimento - AR, de 20/03/2020 (SEI! 4276391);
- Ofício nº 4638/2020/ASJIN-ANAC, de 01/06/2020 (SEI! 4391104);
- Documentos apresentados (SEI! 4450823);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 19/06/2020 (SEI! 4450824);
- Despacho ASJIN, de 22/06/2020 (SEI! 4458843); e
- Aviso de Recebimento - AR, de 09/06/2020 (SEI! 4516950).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo

Observa-se que o seu recurso já foi recebido, pela Secretaria da ASJIN, sem efeito suspensivo, com fundamento no vigente art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

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 atuado, 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)

(...)

(grifos nossos)

Como visto, a Administração Pública poderá conceder o efeito suspensivo, desde que haja "receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução", conforme apontado no parágrafo único do art. 61 da Lei nº. 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

Lei nº. 9.784/99

(...)

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.**

(...)

(grifos nossos)

No caso em tela, deve-se apontar que o recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. *Como se pode observar*, o interessado não demonstrou no presente processo que a sua sujeição imediata à execução da sanção aplicada poderá vir, *de alguma forma*, a lhe trazer prejuízos de difícil ou incerta reparação.

Da Regularidade Processual:

A entidade interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/06/2019 (SEI! 3144009), apresenta a sua defesa, em 01/07/2019 (SEI! 3189218). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 28/02/2020 (SEI! 4011478 e 4011589), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do art. 289 do CBA, *c/c* o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, *c/c* o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e *c/c* o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, considerando ter ocorrido apenas um ato infracional, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais). *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 11/03/2020 (SEI! 4125151), a qual foi recebida pela interessada, em 20/03/2020 (SEI! 4276391), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 02/04/2020 (SEI! 4211297 e 4211294). Em 22/06/2020, *por despacho*, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 4458843), sendo atribuído a este Relator em 03/08/2020, às 18h06min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou, *até o momento*, todos os direitos e

interesses da entidade interessada, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018) .

A entidade interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação* , contrariando o inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, com a seguinte descrição, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 008586/2019 (SEI! 3061569)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000139.0005

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

HISTÓRICO: Identificou-se, por meio de consulta a informações providas por empresas de transporte aéreo certificadas pelo RBAC 121, que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 12 vezes no período de 31/03/2019 até 27/04/2019, ao receber operações aeronaves de categoria mais crítica do que lhe é autorizado por portaria da SIA. Por esse motivo sugere-se aplicação de 12 penalidades de multa, uma para cada infração, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 139, itens 139.601(a)(2); Anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016; Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela I: Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo, cód. ICL, item i).

(...)

Observa-se que, *diante da infração do processo administrativo em questão*, a autuação foi realizada com fundamento no inciso I do art. 289 do CBA, conforme abaixo, *in verbis*:

CBA

(...)

TÍTULO IX - Das Infrações e Providências Administrativas

(...)

CAPÍTULO II - Das Providências Administrativas

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.

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 -

Emenda nº 05, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

RBAC 139 - Emenda nº 05

(...)

SUBPARTE G

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

139.601 Disposições transitórias e finais

(a) **Operadores de aeródromos classificados, na data de emissão da Emenda 05 deste Regulamento, como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153, Emenda 00, ficam dispensados de serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, até que requeiram:**

(1) aumento de frequências da aeronave crítica; ou

(2) **operações mais exigentes.**

(b) O disposto na Emenda 05 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados.

(...)

(sem grifos no original)

Com relação ao caso em tela, deve-se observar o disposto no ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016, conforme abaixo, *in verbis*:

Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016

(...)

ANEXO - AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS.

Código	Nome	Município	UF	Aeronave crítica	Tipo de aproximação	Frequência semanal
SSKW	Cacoal	Cacoal	RO	3C	NINST	8

Ainda com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item “i” da Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS – Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/18, conforme abaixo, *in verbis*:

ANEXO III da Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS – Operador de Aeródromo)

(...)

i) Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.

Valor mínimo R\$ 20.000,00 Valor Médio R\$ 35.000,00 Valor Máximo R\$ 50.000,00

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se, *ainda*, que o setor de análise de primeira instância (SEI! 4011478), ainda aponta que a concessão do certificado operacional de aeroporto, *segundo o item 139.1 (a) c/c 139.101 do RBAC 139*, é obrigatória para todo operador de aeródromo que opere ou pretenda operar: (i) operações domésticas ou de bandeira (RBAC 121); (ii) operações suplementares, com regularidade (frequência superior a 02 (dois) movimentos semanais) (RBAC 121); e (iii) operações de empresas estrangeiras de transporte aéreo civil público no Brasil (RBAC 129). *Nessas hipóteses*, os requisitos dispostos no RBAC 139 (Certificação Operacional de Aeroportos), *segundo o item 139.101 do RBAC 139*, são de cumprimento obrigatório ao operador de aeródromo atuante em qualquer aeródromo civil público brasileiro, seja ele compartilhado ou não.

Acrescenta, *ainda*, ser o certificado operacional de aeroporto o documento pelo qual a ANAC autoriza a operação do aeroporto nos moldes do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), aprovado por

esta Agência, e identifica os serviços aéreos públicos autorizados por meio de Especificações Operativas, segundo consta do item Item 139.3 (2) do RBAC 139. Estas constituem o acervo de informações sobre as operações que poderão ser conduzidas no aeródromo, tendo em conta a infraestrutura disponível e os procedimentos estabelecidos no MPOS, bem como as restrições de uso do aeródromo [Item 139.3 (3) do RBAC 139].

Aquele setor continua apontando que, *excepcionalmente*, definiu-se que os operadores de aeródromos de Classe I, II ou III segundo a Emenda nº 00 Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 153, na data de emissão da Emenda nº 05 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 139, ficam dispensados de serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto até que requeiram aumento de frequências da aeronave crítica, ou ainda, a admissão de operações mais exigentes para o aeródromo, em conformidade com o disposto no item 139.601 (a) do RBAC 139.

De acordo com o ANEXO à Portaria n 908/SIA, de 13/04/2016, este denominado de "**AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS**", foram fixados como limites ao Aeroporto de Cacoal – (SSKW): (i) o código de referência 3C para a aeronave crítica; e (ii) 08 (oito) operações a título de frequência semanal (*vide quadro acima*).

Conforme, *ainda*, apontado por aquele setor de análise em primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 4011478)

(...)

O Auto de Infração nº 008586/2019 (3061569), sustentado pelo Relatório de Ocorrência nº 008855/2019 (3061581), revela que o Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes do Estado de Rondônia, na condição de operador de aeródromo, não sendo detentor de certificado operacional de aeroporto, permitiu operações mais exigentes no Aeroporto de Cacoal – (SSKW) de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA quanto à categoria da aeronave crítica.

De acordo com a fiscalização, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, constatou-se que no período entre 31/03/2019 e 27/04/2019 o operador de aeródromo não observou o código de referência crítico de 3C, permitindo 12 (doze) operações acima do limite, realizadas por aeronaves de categoria 4C.

(...)

Sendo assim, identifica-se que foi bem caracterizado o ato tido como infracional no enquadramento pelo inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

4. **DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019 (SEI! 3061581)

(...)

DESCRIÇÃO:

Objetivo

Embasamento de autuação por descumprimento do RBAC 139

Introdução

Por meio da Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015, foi aprovada a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro de Aviação civil nº 139, pela qual foi criada a aplicabilidade, a qual transcrevo na íntegra:

139.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar:

(1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;

(2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou
(3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.

(b) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).

(c) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos.

A supracitada Resolução determinou ainda que, por meio de portaria do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária seriam fixadas as aeronaves críticas e suas respectivas frequências semanais máximas autorizadas, no caso de aeroportos não certificados. Deste modo foi editada em 13 de abril de 2016 a Portaria nº 908/SIA, definindo em seu anexo os limites de operação para os aeródromos não certificados.

Por fim cabe ressaltar que a ANAC recebe informações, nos termos da Resolução nº 191 de 16 de junho de 2011, de todas as operações realizadas em território nacional por empresas brasileiras e estrangeiras.

Dados

Foi identificado, por meio dos dados recebidos em decorrência da Resolução nº 191, compilados anexo ao presente relatório, que o Aeródromo sigla ICAO SSKW, que atende o município de CACOAL, RO, atualmente não certificado, recebeu por 12 vezes aeronaves de categoria de maior criticidade do que lhe é atualmente permitido.

Conclusão

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 em 12 oportunidades no período de 31/03/2019 até 27/04/2019 por esse motivo sugere-se aplicação de 12 penalidades de multa, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

Anexo

Data Partida	Origem	Destino	Empresa	Número Vôo	Modelo	Matricula	Categoria considerada	Categoria Aeroporto
26/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
22/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUC	4C	3C
21/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXB	4C	3C
17/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXE	4C	3C
16/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUH	4C	3C
14/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXI	4C	3C
12/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
11/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
07/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
05/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
04/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
31/03/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXF	4C	3C

(...)

(grifos no original)

Observa-se, *então*, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade com o disposto no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

5. DA NECESSIDADE DE DILIGÊNCIA

No caso em tela, observa-se que o agente fiscal, ao realizar a apuração da ocorrência, aponta a operação de 12 (doze) voos, os quais, *segundo consta*, não poderiam ter sido realizados no aeroporto de Cacoal, tendo em vista este não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a

partir de 04/12/2018).

A fiscalização, em anexo ao **Relatório de Fiscalização n.º 008855/2019** (SEI! 3061581), apresenta o seguinte quadro de operações que foram realizadas:

Anexo

Data Partida	Origem	Destino	Empresa	Número Voo	Modelo	Matricula	Categoria considerada	Categoria Aeroporto
26/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
22/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUC	4C	3C
21/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXB	4C	3C
17/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXE	4C	3C
16/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUH	4C	3C
14/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXI	4C	3C
12/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
11/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
07/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
05/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
04/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
31/03/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXF	4C	3C

Em sua peça recursal, datada de 02/04/2020 (SEI! 4211294), o ente interessado aponta, *expressamente*, que "[...] as operações relatadas no Auto de Infração objeto do presente processo, no que concerne ao aeródromo da cidade de Cacoal SSKW haver recebido aeronaves de categorias mais críticas do que lhe é fixado como limite regularmente, [...] **efetivamente ocorreram**" (sem grifos no original), confirmando, *assim*, as 12 (doze) operações. *No entanto*, da mesma forma, *ou seja*, *expressamente*, "[refuta] o número de ocorrências relatadas no Relatório de Ocorrência n.º 009124/2019, porquanto o Aeródromo de Cacoal recebeu apenas 07 (sete) operações de Aeronave 4C e não 12 (doze) como indicado no relatório".

Observa-se que o ente interessado, para chegar ao valor de 07 (sete) operações, apresenta um quadro demonstrativo disponibilizado pela empresa Azul Linhas Aéreas S/A., onde, *segundo afirma*, suas aeronaves que operam no aeródromo de Cacoal, classificadas como aeronaves críticas 3C, comportam operações de decolagem com peso máximo de até 51.800 Kg, ao passo que a aeronave cujo modelo é classificado para operação como Aeronave Crítica 4C, possui capacidade para operar com peso máximo de 52.900 kg".

O ente interessado afirma, *ainda*, que o "[...] Aeródromo de Cacoal (SSKW) foi fixado como limite o código de referência 3C, estabelecidas 08 (oito) operações a título de frequência semanal, mesmo possuindo pista medindo 2.100 metros de comprimento" e que "[...] as 12 operações [...] foram realizadas por aeronaves de modelo ERJ 190-200 IGW, classificadas, à época, no código de referência categoria 4C, porém equipadas com motorizações distintas, CF34-10E5A1 e CF34-10E7, característica esta que implica na capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremeda com falha de um motor, bem como na determinação do código de referência para classificação como aeronave crítica, conforme informações da Embraer constantes no Ofício n.º DCC 009/2018, de 23/11/2018".

A recorrente afirma, *também*, que "[...] as especificações constantes nos documentos da Embraer anexos ao Ofício n.º DCC-009/2018, as aeronaves equipadas com motorização CF34-10E7 são classificadas como aeronave crítica no código de referência categoria 3C" e que "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C". *No seu entendimento*, "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional" e que "[...] o aeródromo de Cacoal SSKW, recebeu apenas 07 (sete) operações de aeronaves crítica categoria 4C, portanto classificada como aeronave de código de referência mais crítica para o qual está autorizado, com a ressalva de que dentre as operações recebidas o peso máximo de decolagem registrado foi de 45.228 Kg, peso este inferior ao limite estabelecido para categoria 3C, [...] não oferecendo qualquer risco para a segurança das operações, porquanto nas 07 (sete) operações realizadas a

aeronave atendeu aos parâmetros estabelecidos para categoria 3C".

Sendo assim, diante da incerteza quanto à alegação da entidade interessada e, *principalmente*, preservando os seus direitos, *em especial*, em respeito aos princípios da *ampla defesa* e do *contraditório*, com base no *caput* do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18, **SUGIRO** converter o presente processo em **DILIGÊNCIA**, para que possa ser solicitado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC que venha a responder/atender aos questionamentos apontados abaixo, bem como apresentar, *se for o caso*, quaisquer outras considerações e/ou documentos que possam ter relação com o caso em tela.

Após a realização da diligência sugerida, *se for o caso*, a Secretaria desta ASJIN deverá notificar ao ente interessado, de forma que este venha a ter ciência das considerações apostas pelo setor técnico, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18.

Questionamentos:

Considerando-se as alegações do ente interessado, *em sede recursal* (SEI! 4211294), *pergunta-se*:

1. O setor técnico desta ANAC confirma a Tabela constante do ANEXO do Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581)?
2. O recorrente assiste razão, ao apontar que "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C"?
3. O que o setor técnico desta ANAC pode esclarecer quanto às alegações do recorrente, *em sede recursal* (SEI! 4211294), *em especial*, com referência aos detalhes técnicos apresentados, os quais, *segundo o recorrente*, podem excluir a sua responsabilização quanto às 12 (doze) operações em desacordo com a regulamentação?
4. Quais esclarecimentos o setor técnico poderá realizar quanto às informações da Embraer, estas constantes no Ofício nº DCC 009/2018, de 23/11/2018, as quais, *no entender do recorrente*, exclui a sua responsabilidade administrativa quanto às operações realizadas em desacordo com a norma?
5. O recorrente alega que, "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional". Assiste razão o recorrente?
6. Em análise de primeira instância, datada de 07/02/2020 (SEI! 4011478), o setor competente aponta que "[de] acordo com a fiscalização, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, constatou-se que no período entre 31/03/2019 e 27/04/2019 o operador de aeródromo não observou o código de referência crítico de 3C, permitindo 12 (doze) operações acima do limite, realizadas por aeronaves de categoria 4C". *Um pouco mais adiante*, este mesmo setor de decisão aponta, *ainda em análise à decisão de primeira instância*, aponta que "[a] Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD) consolidou o entendimento de que na hipótese de descumprimento do item 139.601 (a) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 139 considera-se a existência de uma única infração para cada constatação por parte da fiscalização, independentemente da quantidade de semanas, no caso de aumento de frequência semanal da aeronave crítica, ou da quantidade de operações, no caso de admissão de operações mais exigentes no aeródromo". *Sendo assim*, faz-se necessário que tal entendimento seja materializado no presente processo, *talvez*, por intermédio de normativo correspondente, ou pela instrução pertinente, ou pela nota técnica correspondente, ou qualquer outro ato administrativo que tenha subsidiado a referida consolidação de entendimento. O setor técnico competente pode anexar ao presente processo o instrumento administrativo que, *de alguma forma*, materializou a referida consolidação pelo entendimento que resultou, *por aquele setor decisório*, na opção pelo processamento de apenas um único ato infracional, ao invés de 12 (doze) atos infracionais, tendo em vista todas as 12 (doze) operações realizadas, conforme Tabela oferecida pelo agente fiscal no ANEXO ao Relatório de Fiscalização

nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581)?

7. *No caso em tela*, o setor técnico desta ANAC mantém este entendimento, *dito consolidado*, no sentido de que cabe o processamento de apenas um único ato infracional, desconsiderando-se o número de operações realizadas em afronta à norma, mesmo, *hoje*, havendo dispositivo normativo que disciplina o instituto da *infração continuada* no processo sancionador de competência desta ANAC, conforme se verifica na **Seção IX-A - Da Infração Administrativa de Natureza Continuada - da Resolução ANAC nº 472/18** (incluída pela Resolução ANAC nº 566, de 12/06/2020)? Caso o setor técnico desta ANAC venha a opinar pela possível mudança de entendimento, reconhecendo que o caso em tela pode abranger o instituto da *infração continuada*, quantos atos infracionais poderão ser extraídos do presente processamento, 12 (doze), conforme apontado pelo agente fiscal, ou 07 (sete), estes reconhecidos pela recorrente?

6. CONCLUSÃO

Diante do exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que sejam prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes, devendo retornar, *com urgência*, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

Após a realização da diligência sugerida, *se for o caso*, a Secretaria desta ASJIN deverá notificar a entidade interessada, de forma que esta venha a ter ciência das considerações apostas pelo setor técnico, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18.

Importante, *ainda*, observar 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*.

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 21 de agosto de 2020.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS

Especialista de Regulação em Aviação Civil

SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/08/2020, às 09:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4680547** e o código CRC **20717972**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 621/2020

PROCESSO Nº 00065.028702/2019-11

INTERESSADO: ESTADO DE RONDONIA

Brasília, 21 de agosto de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo **interposto pelo ESTADO DE RONDÔNIA**, CNPJ nº. 00.394.585/0001-71, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, proferida no dia 28/02/2020, que aplicou multa no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), pelo cometimento de infração identificada no Auto de Infração nº 008586/2019, por *não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação*, contrariando o inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 652/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4680547], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, de 2008, também 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.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que sejam prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes, devendo retornar, *com urgência*, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

Questionamentos:

1. O setor técnico desta ANAC confirma a Tabela constante do ANEXO do Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581)?
2. O recorrente assiste razão, ao apontar que "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C"?
3. O que o setor técnico desta ANAC pode esclarecer quanto às alegações do recorrente, *em sede recursal* (SEI! 4211294), *em especial*, com referência aos detalhes técnicos apresentados, os quais, *segundo o recorrente*, podem excluir a sua responsabilização quanto às 12 (doze) operações em desacordo com a regulamentação?
4. Quais esclarecimentos o setor técnico poderá realizar quanto às informações da Embraer, estas constantes no Ofício nº DCC 009/2018, de 23/11/2018, as quais, *no entender do recorrente*, exclui a sua responsabilidade administrativa quanto às operações realizadas em desacordo com a norma?
5. O recorrente alega que, "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto,

novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional". Assiste razão o recorrente?

6. Em análise de primeira instância, datada de 07/02/2020 (SEI! 4011478), o setor competente aponta que "[de] acordo com a fiscalização, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, constatou-se que no período entre 31/03/2019 e 27/04/2019 o operador de aeródromo não observou o código de referência crítico de 3C, permitindo 12 (doze) operações acima do limite, realizadas por aeronaves de categoria 4C". *Um pouco mais adiante*, este mesmo setor de decisão aponta, *ainda em análise à decisão de primeira instância*, aponta que "[a] Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD) consolidou o entendimento de que na hipótese de descumprimento do item 139.601 (a) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 139 considera-se a existência de uma única infração para cada constatação por parte da fiscalização, independentemente da quantidade de semanas, no caso de aumento de frequência semanal da aeronave crítica, ou da quantidade de operações, no caso de admissão de operações mais exigentes no aeródromo". *Sendo assim*, faz-se necessário que tal entendimento seja materializado no presente processo, *talvez*, por intermédio de normativo correspondente, ou pela instrução pertinente, ou pela nota técnica correspondente, ou qualquer outro ato administrativo que tenha subsidiado a referida consolidação de entendimento. O setor técnico competente pode anexar ao presente processo o instrumento administrativo que, *de alguma forma*, materializou a referida consolidação pelo entendimento que resultou, *por aquele setor decisório*, na opção pelo processamento de apenas um único ato infracional, ao invés de 12 (doze) atos infracionais, tendo em vista todas as 12 (doze) operações realizadas, conforme Tabela oferecida pelo agente fiscal no ANEXO ao Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581)?
7. *No caso em tela*, o setor técnico desta ANAC mantém este entendimento, *dito consolidado*, no sentido de que cabe o processamento de apenas um único ato infracional, desconsiderando-se o número de operações realizadas em afronta à norma, mesmo, *hoje*, havendo dispositivo normativo que disciplina o instituto da *infração continuada* no processo sancionador de competência desta ANAC, conforme se verifica na **Seção IX-A - Da Infração Administrativa de Natureza Continuada - da Resolução ANAC nº 472/18** (incluída pela Resolução ANAC nº 566, de 12/06/2020)? Caso o setor técnico desta ANAC venha a opinar pela possível mudança de entendimento, reconhecendo que o caso em tela pode abranger o instituto da *infração continuada*, quantos atos infracionais poderão ser extraídos do presente processamento, 12 (doze), conforme apontado pelo agente fiscal, ou 07 (sete), estes reconhecidos pela recorrente?

5. Após a realização da diligência sugerida, *se for o caso*, a Secretaria desta ASJIN deverá notificar a empresa interessada, de forma que esta venha a ter ciência das considerações apostas pelo setor técnico, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18.

6. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

À Secretaria.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 21/08/2020, às 11:04, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4680859** e o código CRC **7184B390**.