



PARECER Nº 606/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.034389/2019-51
INTERESSADO: DERT. DE ESTRADAS, RODAGENS, INFRAEST. E SERV. PUBLICOS -
DER

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA

I - PRELIMINARES

Da regularidade processual

1. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (3235817), apresentando defesa (3294941). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (4146410), apresentando seu tempestivo recurso (4183803), conforme Despacho ASJIN (4229960).

2. 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. Antes de adentrar o mérito, necessárias algumas clarificações.

4. O Relatório de Ocorrência GFIC (3169612) registra que as 14 (quatorze) operações descritas no Auto de Infração nº 008894/2019 (3169608) foram feitas com o uso de aeronaves categoria 4C. O Relatório de Ocorrência registra ainda as marcas de matrícula das aeronaves, sem indicação das marcas de nacionalidade, a saber: AYW, AUP, AUK, AXI, AUN, AUM AXT, AXB, AUQ e AXK.

5. O Interessado, tanto em defesa (3294941) quanto em recurso (4183803), traz aos autos documento "*Embraer Operational Disposition EOD-00917335*", datado de 25/10/2018, que contém a seguinte declaração:

EOD-00917335

The Airplane Reference Field Length for EMBRAER 195 AR considering these two options is 1792 meters. Please refer to ANNEX 1 for the CAFM analysis.

Thus, the aircraft code number according to RBAC nº 154 for Azul EMBRAER 195 AR is "3".

6. Observa-se que a decisão de primeira instância rebate o argumento de que as aeronaves seriam da categoria 3, limitando-se a afirmar o seguinte:

Análise Primeira Instância

Para afastar o que lhe foi imputado caberia ao autuado comprovar que todas as 14 (quatorze) operações identificadas acima do limite (descritas no relatório de ocorrência - 3169612) teriam sido realizadas por aeronaves de categoria inferior a 4C - o que não restou evidenciado pela defesa.

7. Nota-se que a análise não se aprofunda na contra-argumentação. Após a contestação apresentada pelo Interessado, não foi juntado aos autos qualquer documento que comprove que, de fato, as aeronaves usadas nas operações supostamente irregulares se enquadram na categoria 4C. Não foi sequer apresentado qualquer raciocínio que resultasse na conclusão de que as aeronaves pertenceriam à categoria 4C. A análise apenas apresenta a lógica por trás do código, conforme exposta no Regulamento:

Análise Primeira Instância

Antes de enfrentar o mérito propriamente dito, cabe fazer algumas observações sobre o

Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos", que trata do código de referência de aeródromo. De acordo com a Emenda nº 05 do ato normativo em comento, o propósito do código de referência é proporcionar um método simples para inter-relacionar as diversas especificações sobre as características dos aeródromos, de modo a "fornecer uma série de facilidades adequadas às aeronaves que irão operar no aeródromo".

O código é composto por dois elementos relacionados às características de desempenho e dimensões das aeronaves, sendo que o primeiro elemento representa o número baseado no comprimento básico de pista da aeronave, enquanto o segundo elemento, uma letra baseada na envergadura da aeronave. Para fins de projeto, tanto o número quanto a letra do código dizem respeito "às características críticas da aeronave para a qual a facilidade deverá servir". Assim, o primeiro passo é identificar as aeronaves que operam no aeródromo para, em seguida, identificar os dois elementos que compõem o código de referência.

O elemento 1 do código (número), determinado pela Tabela A-1 do Regulamento, deve coincidir com o "maior valor dos comprimentos básicos de pista das aeronaves para as quais a pista deverá atender". Já o elemento 2 do código (letra), que também é extraído da Tabela A-1, deve corresponder à "maior envergadura dentre as aeronaves para as quais a facilidade será destinada".

8. Na sequência, em vez de aprofundar-se na questão do comprimento básico de pista da aeronave, que é ponto central da argumentação de defesa do Interessado, a análise de primeira instância apoia-se na presunção de veracidade dos atos da Administração, afirmando que "*a alegação do autuado sem a apresentação de um elemento probatório consistente não afasta, nesse processo, os fatos afirmados pela fiscalização*".

9. Há um elemento subjetivo na definição do que constitui um "*elemento probatório consistente*", havendo certa margem para discricionariedade no julgamento. No entanto, o Interessado foi além de meramente afirmar que as aeronaves em questão pertenceriam à categoria 3C: o Interessado diligenciou junto à empresa responsável pelas operações e obteve desta documento, supostamente produzido pelo fabricante das aeronaves, que declara que o código correto para o modelo de aeronave e motor seria 3, e não 4 como defendido pela fiscalização. A conclusão fundamenta-se no fato de que, para configurações e opções de desempenho diversas do padrão, o comprimento básico de pista da aeronave pode mudar, conforme explicitado neste trecho:

EOD-00917335

The EMBRAER 195 APM already informs the Code Number in Section 4.5 for the default performance options and CF34-10E7 engines. For EMBRAER 195 AR model **with default performance options, the Code Number is "4"**.

For other configurations and performance options, the Airplane Reference Field Length **may change**.

(grifos nossos)

10. Por este motivo, entendo que o documento "*Embraer Operational Disposition EOD-00917335*", apresentado pelo Interessado como anexo tanto à sua defesa quanto ao seu recurso, deve ser entendido como um elemento probatório relevante, cujo teor merece ser examinado mais detidamente e não descartado sumariamente em nome de uma presunção de veracidade que, sabidamente, é relativa e pode ser desconstituída pela apresentação de documentos e evidências de outros tipos, motivo pelo qual todas as informações trazidas em defesa e em recurso devem ser devidamente analisadas.

II - CONCLUSÃO

11. Pelo exposto, sugiro que o processo seja convertido em diligência à unidade decisora de primeira instância, a qual deverá consultar a fiscalização, caso entenda pertinente, para que sejam respondidos os seguintes quesitos:

11.1. O documento "*Embraer Operational Disposition EOD-00917335*" foi de fato expedido pelo fabricante das aeronaves relacionadas no Relatório de Ocorrência GFIC (3169612)?

11.2. As aeronaves usadas nas operações descritas no Auto de Infração nº 008894/2019 (3169608) têm motores CF34-10E7 e seguem as opções padrão de desempenho do modelo de aeronave?

11.3. Caso haja diferenças nas configurações e opções de desempenho de alguma das

aeronaves descritas no Auto de Infração nº 008894/2019 (3169608), qual o comprimento básico de pista destas aeronaves com configurações e opções de desempenho diferentes do padrão?

11.4. Qual a categoria, segundo o RBAC 154, de cada uma das aeronaves usadas nas operações descritas no Auto de Infração nº 008894/2019 (3169608)?

12. Se entender pertinente, a área técnica poderá juntar aos autos documentos que comprovem a exatidão das informações prestadas em resposta aos quesitos acima formulados.

13. Após a diligência, sugiro ainda que os autos retornem a esta servidora, para continuidade da análise e elaboração de parecer.

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2020, às 02:53, 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 **4597891** e o código CRC **00B3275D**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 575/2020

PROCESSO Nº 00065.034389/2019-51

INTERESSADO: DERT. DE ESTRADAS, RODAGENS, INFRAEST. E SERV. PUBLICOS - DER

Brasília, data conforme assinatura eletrônica.

1. Trata-se de recurso administrativo interposto pelo DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM, INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS - DER-RO em face de decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 669591204.

2. De acordo com o Parecer 606 (4597891), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999.

3. Ressalto ainda que, embora a Resolução ANAC nº 472, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008, ela estabeleceu em seu art. 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.

4. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do Interessado.

5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17/11/2016, e Portaria nº 2.829, de 20/10/2016, e com lastro no art. 42, inciso II, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditas pelo art. 30 da Resolução ANAC nº 381, de 2016 - Regimento Interno da ANAC, tratando-se de ser matéria de saneamento do processo, **DECIDO**:

- CONVERTER OS AUTOS EM DILIGÊNCIA À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, para que responda os quesitos formulados nos parágrafos 11.1, 11.2, 11.3 e 11.4 do Parecer 606 (4597891).

6. Após recebidas as respostas dos questionamentos realizados, os autos devem retornar para análise e decisão em segunda instância por esta ASJIN.

7. Igualmente, o Interessado deverá ser notificado da resposta da diligência para, querendo, se manifestar no prazo de 10 (dez) dias, findos os quais o processo terá seguimento independentemente da manifestação.

8. À Secretaria.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

¹Nomeações e designações:

- (1) a Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016;
- (2) a Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016;
- (3) por meio da Portaria nº 2.828, de 20 de outubro de 2016;
- (4) Portaria nº 2.829 - da mesma data da anterior, e;
- (5) Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 31/07/2020, às 15:48, 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 **4597915** e o código CRC **A2E47A92**.

Referência: Processo nº 00065.034389/2019-51

SEI nº 4597915