



PARECER Nº 748/2020/CJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.022260/2019-08
INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA -
INFRAERO

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA - ASJIN

AI/NI: 008339/2019

Data da Lavratura: 29/04/2019

Nº SIGEC: 669.698/20-8

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 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).*

Enquadramento: inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

Relator: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face da **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, CNPJ nº. 00.352294/0001-10, por descumprimento do inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, cujo Auto de Infração nº. 008339/2019 foi lavrado em 29/04/2019 (SEI! 2965670), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 008339/2019 (SEI! 2965670)

(...)

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: Entre 02/07/2016 e 30/03/2019 não observou o código de referência crítico segundo o RBAC 154 3C por 85 vezes, sugerindo-se aplicação de multa para cada instância.

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).

DADOS COMPLEMENTARES: Aeródromo: SBPB - Data da Ocorrência: 30/03/2019

(...)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805), referente à auditoria realizada no AEROPORTO INTERNACIONAL DE PARNAÍBA / PREFEITO DOUTOR JOÃO SILVA FILHO, sigla ICAO SBPB, aponta não conformidade, conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº 008625/2019 (SEI! 2965805)

(...)

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, relata-se que tanto a resolução 25, de 25 de abril de 2008, quanto a resolução 472 de 6 de junho de 2018 fixaram valores de multa idênticos para a mesma incidência de não certificação, ultrapassando-se o limite previsto na Portaria 908/SIA, sendo:

i) Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.? 20.000 35.000 50.000 (Valores expressos em Real, respectivamente para incidência com atenuante, sem e com agravante).

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 AEROPORTO INTERNACIONAL DE PARNAÍBA / PREFEITO DOUTOR JOÃO SILVA FILHO, sigla ICAO SBPB, que atende o município de PARNAÍBA, PI, cujas frequências e aeronaves críticas estão fixadas por meio da Portaria 908/SIA respectivamente em, 9 frequências semanais e código conforme RBAC 154 3C, que permitiu operação de aeronave mais exigente do que código de categoria crítico.

No período de 29/04/2019 até 29/04/2019 foi identificado que o regulado infringiu o arcabouço regulatório ao qual está submetido por 85 vezes.

Conclusão

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 85 vezes no

período de 02/07/2016 até 30/03/2019, tendo sido verificado desde a edição da Portaria 908/SIA, por esse motivo sugere-se aplicação de penalidade multa, para cada infração, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

Tabela Por Semana De Voos Registrados Como Realizados

Data Partida	ICAO ORIGEM	ICAO DESTINO	EMPRESA AÉREA	NÚMERO DO VOO	TIPO DE AERONAVE	MARCA AERONAVE	CATEGORIA AERONAVE
02/07/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYU	4C
16/07/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXE	4C
13/08/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUN	4C
03/09/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
10/09/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
01/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
15/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXF	4C
22/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXT	4C
29/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXF	4C
26/11/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
17/12/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYE	4C
31/12/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
07/01/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUE	4C
21/01/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYO	4C
11/02/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUJ	4C
04/03/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXT	4C
11/03/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYU	4C
06/05/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUQ	4C
13/05/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUC	4C
10/06/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
08/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYY	4C
15/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUP	4C
22/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXW	4C
29/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXE	4C
12/08/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUQ	4C
19/08/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUJ	4C
02/09/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXW	4C
30/09/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
07/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXF	4C
14/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUK	4C
21/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUB	4C
28/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
04/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
11/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXS	4C
25/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUM	4C
06/01/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
13/01/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUE	4C
03/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUH	4C
10/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUN	4C
17/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUH	4C
10/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
24/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUF	4C
31/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXB	4C
21/04/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYX	4C
28/04/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C

05/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYY	4C
12/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
19/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXB	4C
26/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
09/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUM	4C
16/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUF	4C
23/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
30/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYO	4C
07/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUK	4C
14/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
21/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
28/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYU	4C
04/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYY	4C
11/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUM	4C
18/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
25/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUQ	4C
01/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
08/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUE	4C
15/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
22/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUF	4C
29/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXB	4C
06/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXK	4C
13/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXB	4C
20/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYO	4C
03/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
10/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
17/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
01/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUE	4C
08/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
29/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYX	4C
05/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
12/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXI	4C
19/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUK	4C
26/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUM	4C
02/02/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXW	4C
16/02/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXK	4C
09/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
16/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYX	4C
23/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
30/03/2019	SBPS	SBTE	AZU	5500	E195	AXI	4C

(...)

(grifos no original)

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 08/05/2019 (SEI! 3029067), a autuada protocolou/enviou defesa, em 27/05/2019 (SEI! 3063760 e 3063758), oportunidade em que afirma que: (i) apesar de adotar ações “para controle das frequências semanais diante dos gaps encontrados na legislação correlata”, os fatos narrados não estão tipificados como infração em qualquer normativo vigente, além de entender que a conduta imputada, em verdade, teria sido praticada pela própria Agência, que era a “responsável pela aprovação dos voos no período indicado na autuação”; (ii) o “processo de registro dos serviços de transporte aéreo”, consubstanciadas na Resolução nº 440, de

09/08/2017, passaram a ser aplicadas somente a partir de 25/03/2018; (iii) "[na] sistemática anterior, regida pela IAC 1223, as solicitações de voo eram efetuadas diretamente à ANAC, que era a verdadeira "aprovadora dos voos", e detinha total controle das frequências semanais por meio das tabelas de Horário de Transporte (HOTRAN); (iv) há falta de definição nos normativos vigentes sobre alguns conceitos, tal como o de "frequência de voo", bem como sobre a maneira de controlar as frequências semanais para fins das limitações impostas na Portaria nº 908/SIA; (v) o auto de infração não está claro quanto ao "método de avaliação para monitoramento do número de frequências no período semanal (espaço/tempo utilizado para cômputo das frequências semanais)"; (vi) a Portaria nº 642/ANAC estabelece em seu Anexo I que a frequência semanal a nível de planejamento de voos é determinada estabelecendo o número 1 (um) para a segunda-feira e 7 (sete) para o domingo, considerando como semana o intervalo de segunda a domingo; (vii) teria estabelecido como início da semana o domingo e o término no sábado, gerando dúvidas a respeito do parâmetro a ser adotado para o controle das operações semanais, à luz da Portaria nº 908/SIA; (viii) mesmo diante das dificuldades encontradas, buscou desenvolver ferramentas de gestão, de maneira a possibilitar o efetivo controle das frequências semanais das aeronaves, a exemplo do Sistema de Controle e Aprovação de Voos (SICAV), e da plataforma "Power By"; (ix) a aeronave Embraer 195 pode receber a categorização tanto de 3C quanto de 4C, a depender da configuração dos motores do equipamento; (x) com o advento da Resolução nº 440/2017, reconhece que no período entre 31/03/2018 e 30/03/2019 ocorreram 5 (cinco) operações de aeronaves de categoria 4C no aeródromo sob análise: em 06/10/2018, pela aeronave PR-AXK; em 12/01/2019, pela aeronave PR-AXI; em 02/02/2019, pela aeronave PR-AXW; em 16/02/2019, pela aeronave PR-AXK; e em 30/03/2019, pela aeronave PR-AXI. Sob sua perspectiva, contudo, a responsabilidade pelo descumprimento do normativo seria exclusiva da "Azul"; e (xi) não caberia a capitulação proposta no auto de infração, relativa à certificações operacional, haja vista que o aeródromo estava dispensado de ser detentor de certificado operacional de aeroporto, conforme o RBAC nº 153; não requeria operações mais exigentes, nos termos do item 139.601 (a) (2) do RBAC nº 139; tampouco estaria em processo de certificação operacional. A empresa, ainda em sede de defesa, apresenta os seguintes documentos: (a) Cópia da Instrução de Aviação Civil (IAC) – Normativa nº 1223, intitulada "Normas para confecção e aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN", de 30/04/2000; (b) Tratativas por e-mail entre a INFRAERO e a ANAC sobre inconsistências na interpretação de conceitos normativos; (c) Cópia do Ofício Circular nº 4/2018/GOPE/SAS-ANAC, de 06/02/2018, sobre "Informação quanto ao Registro e encerramento dos Sistemas HOTRAN e SIAVANAC (Resolução nº 440/2017)"; e (d) Cópia de documentos com a finalidade de demonstrar poderes de representação.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 27/03/2020 (SEI! 4122823 e 4123507), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, aplicando, considerando a existência de uma condição atenuante (inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais).

No presente processo, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão, em 27/07/2020 (SEI! 4578372), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 03/08/2020 (SEI! 4604519 e 4604515), alegando que: (i) "[...] os fatos narrados não são tipificados como infração em nenhum normativo vigente e, ainda, que a suposta conduta imputada como infratora à Infraero foi praticada, em verdade, pela própria agência, responsável pela aprovação dos voos no período indicado na autuação"; (ii) reitera os seus argumentos apresentados em sede de defesa (SEI! 3063758); (iii) "[...] houve 5 operações de aeronaves categoria 4C em SBPB, a saber: matrícula PR-AXK operada em 06/10/2018; matrícula PR-AXI operada em 12/01/2019; matrícula PR-AXW operada em 02/02/2019; matrícula PR-AXK operada em 16/02/2019 e matrícula PR-AXI operada em 30/03/2019"; (iv) "[...] a empresa aérea Azul tem ciência da limitação da categorização das aeronaves E195 3C para o SBPB. No entanto, é sabido que a aviação civil é permeada de particularidades e em muitos casos ocorrem imprevistos que modificam o que foi planejado na solicitação do voo"; (v) "[o] SBPB, segundo o RBAC 153, é dispensado de ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto"; (vi) "[o] SBPB não

requereu operações mais exigentes, nos termos do item 139.601(a)(2) do RBAC 139"; (vii) "[o] SBPB não se encontra em processo de certificação operacional de aeroporto, de modo a incidir sobre ele a infração prevista no item i da Tabela I do Anexo III da Resolução ANAC nº 472/2018"; e (viii) "[...] restou demonstrado que no período de 12.04.2016 a 24.03.2018, a aprovação dos voos nos aeroportos brasileiros era de competência da ANAC, [...], a IAC 1223, sendo a Infraero apenas membro consultivo no processo, e no período compreendido entre 31/03/2018 a 30/03/2019, já regido pela Resolução nº 440/2017, as operações 5 de aeronaves categoria 4C em SBPB foi de responsabilidade da empresa aérea Azul".

Por despacho da ASJIN, de 08/08/2020 (SEI! 4629091), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 02/09/2020, às 15h13min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 008339/2019, de 29/04/2019 (SEI! 2965670);
- Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805);
- Ofício nº 3268/2019/ASJIN-ANAC, de 06/05/2019 (SEI! 2986469);
- Aviso de Recebimento, de 08/05/2019 (SEI! 3029067);
- Defesa da Empresa Interessada, de 27/05/2019 (SEI! 3063758);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 27/05/2019 (SEI! 3063760);
- Despacho ASJIN, de 05/06/2019 (SEI! 3097572);
- Análise de Primeira Instância, de 11/03/2020 (SEI! 4122823);
- Decisão de Primeira Instância, de 27/03/2020 (SEI! 4123507);
- Extrato SIGEC, de 06/04/2020 (SEI! 4223972);
- Despacho ASJIN, de 06/04/2020 (SEI! 4224552);
- Ofício nº 2557/2020/ASJIN-ANAC, de 06/04/2020 (SEI! 4224555);
- Despacho ASJIN, de 24/07/2020 (SEI! 4573781);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 27/07/2020 (SEI! 4578372);
- Recurso da Empresa Interessada, de 03/08/2020 (SEI! 4604515);
- Documentos de Representação (SEI! 4604517);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 03/08/2020 (SEI! 4604519); e
- Despacho ASJIN, de 08/08/2020 (SEI! 4629091).

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 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)

(...)

(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 08/05/2019 (SEI! 3029067), protocolou/enviou defesa, em 27/05/2019 (SEI! 3063760 e 3063758). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 27/03/2020 (SEI! 4122823 e 4123507), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, aplicando, considerando a existência de uma condição atenuante (inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais). *No presente processo*, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão, em 27/07/2020 (SEI! 4578372), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 03/08/2020 (SEI! 4604519 e 4604515). Por despacho da ASJIN, de 08/08/2020 (SEI! 4629091), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 02/09/2020, às 15h13min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses do ente interessado, 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. (Ocorrências a partir de 04/12/2018)*, contrariando o inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, com a seguinte descrição, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 008339/2019 (SEI! 2965670)

(...)

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: Entre 02/07/2016 e 30/03/2019 não observou o código de referência crítico segundo o RBAC 154 3C por 85 vezes, sugerindo-se aplicação de multa para cada instância.

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).

DADOS COMPLEMENTARES: Aeródromo: SBPB - Data da Ocorrência: 30/03/2019

(...)

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 5, de 17/12/2015, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

RBAC 139 - Emenda 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 à normatização complementar, deve-se apontar o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016, a qual define aeronaves críticas e respectivas frequências semanais de operação para os aeródromos civis públicos brasileiros, conforme abaixo, in verbis:

ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 2016

AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS¹

CÓDIGO	NOME	MUNICÍPIO	UF	AERONAVE CRÍTICA ²	TIPO DE APROXIMAÇÃO ³	FREQUÊNCIA SEMANAL ⁴
SBPB	Internacional de Parnaíba/Prefeito Doutor João Silva Filho	Parnaíba	PI	3C ⁶	NINST	9 ⁶

¹ A relação inclui os aeródromos classificados, na data de emissão do RBAC nº 139, Emenda nº 05, como Classe I, II e III segundo o RBAC nº 153 Emenda nº 00.

² A aeronave crítica, conforme classificação estabelecida na Seção 154.13 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 154, representa o código de referência da maior aeronave que poderá ser utilizada em operações regidas pelo RBAC 121 e RBAC 129 no referido aeródromo.

³ Tipos de aproximação: NINST: Pista de pouso visual NPA: Aproximação de não precisão PA1: Aproximação de precisão Categoria I PA2: Aproximação de precisão Categoria II

⁴ A frequência semanal representa a maior frequência semanal de operações da aeronave crítica em operações regidas pelo RBAC 121 e RBAC 129.

⁵ Frequência semanal de operação da aeronave crítica verificada no período de 17 de dezembro de 2013 a 16 de dezembro de 2015 inferior a 7 (sete) - limite estabelecido em 7 (sete) tendo em vista o disposto no art. 3º, inciso IV, da Resolução nº 371, de 2015.

⁶ Observar restrições adicionais constantes da Portaria nº 390, de 5 de fevereiro de 2018. (Incluído pela Portaria nº 389/SIA, de 05.02.2018)

(...)

(sem grifos no original)

Com relação ao valor atribuído ao ato infracional, deve-se apontar o item "i" da Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da *hoje vigente* 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)

Sendo assim, identifica-se que foi bem caracterizado o ato tido como infracional no enquadramento pelo inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

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

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805), referente à auditoria realizada no AEROPORTO INTERNACIONAL DE PARNAÍBA / PREFEITO DOUTOR JOÃO SILVA FILHO, sigla ICAO SBPB, aponta não conformidade, conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº 008625/2019 (SEI! 2965805)

(...)

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, relata-se que tanto a resolução 25, de 25 de abril de 2008, quanto a resolução 472 de 6 de junho de 2018 fixaram valores de multa idênticos para a mesma incidência de não certificação, ultrapassando-se o limite previsto na Portaria 908/SIA, sendo:

i) Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.? 20.000 35.000 50.000 (Valores expressos em Real, respectivamente para incidência com atenuante, sem e com agravante).

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 AEROPORTO INTERNACIONAL DE PARNAÍBA / PREFEITO DOUTOR JOÃO SILVA FILHO, sigla ICAO SBPB, que atende o município de PARNAÍBA, PI, cujas frequências e aeronaves críticas estão fixadas por meio da Portaria 908/SIA respectivamente em, 9 frequências semanais e código conforme RBAC 154 3C, que permitiu operação de aeronave mais exigente do que código de categoria crítico.

No período de 29/04/2019 até 29/04/2019 foi identificado que o regulado infringiu o arcabouço regulatório ao qual está submetido por 85 vezes.

Conclusão

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 85 vezes no período de 02/07/2016 até 30/03/2019, tendo sido verificado desde a edição da Portaria 908/SIA, por esse motivo sugere-se aplicação de penalidade multa, para cada infração, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

Tabela Por Semana De Voos Registrados Como Realizados

Data Partida	ICAO ORIGEM	ICAO DESTINO	EMPRESA AÉREA	NÚMERO DO VOO	TIPO DE AERONAVE	MARCA AERONAVE	CATEGORIA AERONAVE
02/07/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYU	4C
16/07/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXE	4C
13/08/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUN	4C
03/09/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
10/09/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
01/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
15/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXF	4C
22/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXT	4C
29/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXF	4C
26/11/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
17/12/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYE	4C
31/12/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
07/01/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUE	4C
21/01/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYO	4C
11/02/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUJ	4C
04/03/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXT	4C
11/03/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYU	4C
06/05/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUQ	4C
13/05/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUC	4C
10/06/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
08/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYY	4C
15/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUP	4C
22/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXW	4C
29/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXE	4C
12/08/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUQ	4C
19/08/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUJ	4C
02/09/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXW	4C
30/09/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
07/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXF	4C
14/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUK	4C
21/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUB	4C

28/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
04/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
11/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXS	4C
25/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUM	4C
06/01/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
13/01/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUE	4C
03/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUH	4C
10/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUN	4C
17/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUH	4C
10/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
24/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUF	4C
31/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXB	4C
21/04/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYX	4C
28/04/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
05/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYY	4C
12/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
19/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXB	4C
26/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
09/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUM	4C
16/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUF	4C
23/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
30/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYO	4C
07/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUK	4C
14/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
21/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
28/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYU	4C
04/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYY	4C
11/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUM	4C
18/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
25/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUQ	4C
01/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
08/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUE	4C
15/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
22/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUF	4C
29/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXB	4C
06/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXK	4C
13/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXB	4C
20/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYO	4C
03/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
10/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
17/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
01/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUE	4C
08/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
29/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYX	4C
05/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
12/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXI	4C
19/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUK	4C
26/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUM	4C
02/02/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXW	4C
16/02/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXK	4C
09/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C

16/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYX	4C
23/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
30/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXI	4C

(...)

(grifos no original)

O setor de análise de primeira instância (SEI! 4122823), a fim de esclarecer melhor os fundamentos jurídicos, assim afirma, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 4122823)

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO:

(...)

Depreende-se dos normativos aplicáveis ao tema que a concessão do certificado operacional de aeroporto é, em regra, obrigatória para todo operador de aeródromo que processa ou pretenda processar (i) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121; (ii) operações suplementares, regidas pelo RBAC nº 121, quando houver regularidade, isto é, com frequência superior a 2 (dois) movimentos semanais; e (iii) operações de empresas estrangeiras de transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC nº 129[Item 139.1 (a) c/c 139.101 do RBAC 139].

Nessas hipóteses, os requisitos dispostos no RBAC nº 139 (Certificação Operacional de Aeroportos) são de cumprimento obrigatório ao operador de aeródromo atuante em qualquer aeródromo civil público brasileiro, seja ele compartilhado ou não[Item 139.101 do RBAC 139].

O certificado operacional de aeroporto é o documento pelo qual a ANAC autoriza a operação do aeroporto nos moldes do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), aprovado pela própria Agência, e identifica os serviços aéreos públicos autorizados por meio de Especificações Operativas[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].

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 nº 153, na data de emissão da Emenda nº 05 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 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[Item 139.601 (a) do RBAC 139].

De acordo com o Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016, designado “Aeronaves críticas e respectivas frequências semanais de operação para os aeródromos civis públicos brasileiros”, foram fixados como limites impostos ao Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Doutor João Silva Filho (SBPB): (i) o código de referência 3C para a aeronave crítica; e (ii) 9 (nove) operações a título de frequência semanal.

O Auto de Infração nº 008339/2019 (2965670), sustentado pelo Relatório de Ocorrência nº 08625/2019 (2965805), revela que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), na condição de operador de aeródromo de classe I, permitiu operações mais exigentes no Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Doutor João Silva Filho (SBPB), de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA quanto ao código de referência da aeronave crítica.

Conforme constatado pela fiscalização, no dia 30/03/2019, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, o autuado permitiu, no período de 02/07/2016 a 30/03/2019, 85 (oitenta e cinco) operações de aeronave com código de referência 4C, que é superior ao código da aeronave crítica estabelecido para o aeródromo, nos termos do Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016.

Primeiramente, entende-se que não assiste razão ao autuado quando afirma que a capitulação proposta no auto de infração não seria apropriada, sustentando sua tese no fato de o aeródromo estar dispensado de certificação operacional, conforme o RBAC nº 153, e não requerer operações mais exigentes, nos termos do item 139.601 (a) (2) do RBAC nº 139.

É dizer que apesar de ter sido, na qualidade de operador de aeródromo de classe I, dispensado, em

tese, do processo de certificação operacional, regido pelo RBAC nº 139, e, por consequência, do cumprimento dos requisitos previstos nesse regulamento, o fato que se busca apurar na hipótese é justamente se o operador admitiu operações mais exigentes, no caso com aeronaves 4C.

Uma vez sendo caracterizada essa conduta, o operador de aeródromo estaria evidentemente descumprindo o item 139.601 (a) (2) do RBAC nº 139 c/c o Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016, que, por seu turno, estabelece os parâmetros de aeronave crítica e de frequências semanais para que os aeródromos de classe I, II ou III possam permanecer isentos de um processo de certificação operacional.

O operador de aeródromo sustenta também que as regras aplicáveis ao “processo de registro dos serviços de transporte aéreo”, consolidadas na Resolução nº 440, de 09/08/2017, passaram a ser aplicadas somente a partir de 25/03/2018. Até então, sob a égide da IAC 1223, afirma que a própria ANAC seria a verdadeira “aprovadora dos voos”, e detinha total controle das frequências semanais por meio das tabelas de Horário de Transporte (HOTRAN).

Verifica-se, contudo, que à época de constatação dos fatos apontados pela fiscalização o regime de aprovação de HOTRAN já não estava mais em vigor. Isso porque a Instrução de Aviação Civil – IAC 1223 – “Normas para Confecção e Aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN”, aprovada pela Portaria nº 033/DGAC, de 19 de janeiro de 2000, que estabelecia conceitos e procedimentos básicos para a confecção e aprovação de HOTRAN, foi revogada pela Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017.

Sob a égide da Resolução nº 440, que define as novas regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo, a etapa de voo fica sujeita apenas a cadastro na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores aeroportuários envolvidos e com os provedores de serviços de navegação aérea “acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado”[Art. 4º, *caput*, da Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017].

O registro vigente e a operação devem estar em consonância com a outorga, com as condições técnico-operacionais do operador aéreo que a realizar e dos operadores aeroportuários que a receber, e com as infraestruturas aeroportuárias e aeronáutica alocadas. O registro implica que os operadores aéreos e aeroportuários “atendam aos requisitos técnicos, de segurança operacional, de outorga ou outros, a qualquer tempo”[Art. 5º da Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017].

Após a publicação das condições operacionais e das capacidades operacionais de pátio, de terminal, de pista (inclusive aquelas estabelecidas em conjunto com os provedores de serviços de navegação aérea), os operadores aeroportuários poderão alocar a infraestrutura demandada pelo operador aéreo para a realização de uma etapa de voo, obedecendo “às capacidades operacionais declaradas, às condições operacionais e aos princípios de isonomia, transparência e não discriminação”[Art. 7º c/c 8º da Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017].

Em 06/02/2018, a ANAC expediu o Ofício Circular nº 4/2018/GOPE/SAS-ANAC com o propósito de informar os operadores aeroportuários sobre as novas regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo. No documento, esclarece que todas as operações de serviços aéreos previstas para acontecerem a partir de 25/03/2018 (inclusive) passariam a ser coordenadas entre os operadores aéreos e operadores aeroportuários “da forma que as partes estabelecerem e de acordo com as regras previstas na Resolução 440/2017 e Portaria 3.896/2017”.

Ressalta que os operadores aéreos, após o acordo prévio com operadores aeroportuários e provedores de serviços de navegação aérea, deveriam cadastrar as etapas de voos no Sistema de Registro de Operações (SIROS), que receberia o registro “de todos os tipos de operações comerciais previstas: domésticas e internacionais, regulares e não regulares, de passageiros e carga”.

A ANAC destaca, ainda, que mesmo que os voos não tivessem sido definitivamente coordenados com os operadores aeroportuários e aeronáuticos, as operações deveriam ser registradas no SIROS, assim que a coordenação fosse concluída ou até a data limite de 25/02/2018 (para a temporada S18), o que ocorresse primeiro, “conforme calendário de atividades estabelecido na Portaria”.

Por fim, alerta que quaisquer autorizações previamente concedidas via sistemas de HOTRAN e SIAVANAC que contivessem voos que operariam a partir de 25/03/2018 (inclusive), não seriam “válidas perante a nova sistemática de registro, devendo os atores coordenarem tais atividades fora daqueles sistemas”.

Do panorama que se apresenta, considerando que a IAC 1223 estava vigente à época de parte dos voos apontados no auto, entende-se que caberia à Agência apreciar e aprovar os pedidos de inclusão, alteração, suspensão ou cancelamento de HOTRAN de voos realizados até 25/03/2018,

que, após aprovação, deveriam ter sido remetidos às empresas e aos diversos órgãos interessados, “devidamente acompanhados da relação atualizada dos HOTRAN em vigor”.

Decerto essas operações realizadas sob o respaldo da IAC 1223, que foram aprovadas pela Agência, permitindo operações mais exigentes de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA, sem que o operador aeroportuário fosse detentor de certificado operacional de aeroporto, proporcionaram ao ente regulado, no caso a INFRAERO, a expectativa de regularidade perante os regulamentos da Agência, isto é, expectativa de que sua capacidade aeroportuária estava em consonância com os atos normativos da Agência, inclusive no que concerne à certificação operacional de aeroportos.

Por outro lado, quanto a todos os demais voos realizados após 25/03/2018 (inclusive), sob a égide da Resolução nº 440, entende-se que o operador aeroportuário é responsável pela alocação da infraestrutura demandada pelo operador aéreo, contexto em que se insere eventual descumprimento do RBAC nº 139, seja por admitir operações mais exigentes quanto à categoria da aeronave crítica, seja por permitir o aumento da frequência semanal da aeronave crítica, de modo a ultrapassar os limites impostos pela Portaria nº 908/SIA.

O autuado não logrou êxito em comprovar eventual falta de definição ou clareza de alguns conceitos nos normativos, ou ao menos de que forma teria sido prejudicado por conta dessas supostas inconsistências, tal como sobre “frequência de voo” e “método de avaliação para monitoramento do número de frequências no período semanal (espaço/tempo utilizado para cômputo das frequências semanais)”.

Além disso, o auto de infração não faz qualquer menção a descumprimento do parâmetro referente a frequência semanal, mas sim, à inobservância da obrigação de não admitir operações mais exigentes de modo a superar o código de referência 3C para a aeronave crítica, sendo irrelevante a frequência semanal em que se deram essas operações.

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.

Com base nesse entendimento, para afastar o que lhe foi imputado caberia ao autuado comprovar que todas as operações identificadas acima do limite (descritas no relatório de ocorrência – 2965805) teriam sido realizadas por aeronaves de categoria 3C ou inferior – o que não restou evidenciado pela defesa.

Ao contrário disso, o autuado parece reconhecer a prática da infração ao dizer, em defesa, que ocorreram “5 operações de aeronaves categoria 4C em SBPB, a saber: matrícula PR-AXK operada em 06/10/2018; matrícula PR-AXI operada em 12/01/2019; matrícula PR-AXW operada em 02/02/2019; matrícula PR-AXK operada em 16/02/2019 e matrícula PR-AXI operada em 30/03/2019”.

A presunção de veracidade constitui um dos atributos dos atos da administração pública e que, em decorrência dela, presume-se que seus atos sejam verídicos e legítimos, tanto em relação às razões jurídicas que os motivaram, quanto no que toca aos fatos por ela invocados como sua causa. Tal presunção transfere ao particular não apenas o ônus de impugná-lo, mas de fazer prova de sua invalidade ou inveracidade.

Lembre-se que, no Processo Administrativo Federal, o ônus da prova dos fatos alegados cabe ao interessado (Lei nº 9.784/99, art. 36). Para afastar a presunção de veracidade dos atos da Administração incumbe ao interessado produzir a prova em contrário. A alegação do autuado sem a apresentação de um elemento probatório consistente não afasta, nesse processo, os fatos afirmados pela fiscalização.

Considerando os elementos dispostos no processo e ausência de evidências em contrário, entende-se caracterizada a infração, de autoria do autuado, consistente em permitir operações mais exigentes no Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Doutor João Silva Filho (SBPB), de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA quanto ao código de referência da aeronave crítica, descrita no AI nº 008339/2019, razão pela qual se propõe que seja a ele aplicada a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986.

(...)

Observa-se, *então*, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade com o disposto no inciso I do

artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

5. DA NECESSIDADE DE DILIGÊNCIA

No caso em tela, observa-se que o agente fiscal, ao realizar a apuração da ocorrência, aponta uma contagem de 85 (oitenta e cinco) vezes em que a empresa interessada comete o referido ato infracional, conforme Tabela constante do Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805), referente à auditoria realizada no AEROPORTO INTERNACIONAL DE PARNAÍBA / PREFEITO DOUTOR JOÃO SILVA FILHO, sigla ICAO SBPB, os quais, *segundo consta*, não poderiam ter sido realizados no referido aeroporto, 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 nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805), apresenta o seguinte quadro de operações que foram realizadas:

Relatório de Fiscalização nº 008625/2019 (SEI! 2965805)

(...)

Tabela Por Semana De Voos Registrados Como Realizados

Data Partida	ICAO ORIGEM	ICAO DESTINO	EMPRESA AÉREA	NÚMERO DO VOO	TIPO DE AERONAVE	MARCA AERONAVE	CATEGORIA AERONAVE
02/07/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYU	4C
16/07/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXE	4C
13/08/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUN	4C
03/09/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
10/09/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
01/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
15/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXF	4C
22/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXT	4C
29/10/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXF	4C
26/11/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXA	4C
17/12/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYE	4C
31/12/2016	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
07/01/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUE	4C
21/01/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYO	4C
11/02/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUJ	4C
04/03/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXT	4C
11/03/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYU	4C
06/05/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUQ	4C
13/05/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUC	4C
10/06/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUK	4C
08/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AYY	4C
15/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUP	4C
22/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXW	4C
29/07/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXE	4C
12/08/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUQ	4C
19/08/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AUJ	4C
02/09/2017	SBPB	SBRF	AZU	2885	E195	AXW	4C

30/09/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
07/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXF	4C
14/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUK	4C
21/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUB	4C
28/10/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
04/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
11/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXS	4C
25/11/2017	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUM	4C
06/01/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
13/01/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUE	4C
03/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUH	4C
10/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUN	4C
17/02/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUH	4C
10/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
24/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUF	4C
31/03/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXB	4C
21/04/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYX	4C
28/04/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
05/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYY	4C
12/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUP	4C
19/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AXB	4C
26/05/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUJ	4C
09/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUM	4C
16/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUF	4C
23/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AUC	4C
30/06/2018	SBPB	SBTE	AZU	6992	E195	AYO	4C
07/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUK	4C
14/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
21/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
28/07/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYU	4C
04/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYY	4C
11/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUM	4C
18/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
25/08/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUQ	4C
01/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
08/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUE	4C
15/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
22/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUF	4C
29/09/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXB	4C
06/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXK	4C
13/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXB	4C
20/10/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYO	4C
03/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
10/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
17/11/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUH	4C
01/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUE	4C
08/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXA	4C
29/12/2018	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYX	4C
05/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
12/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXI	4C
19/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUK	4C

26/01/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUM	4C
02/02/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXW	4C
16/02/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXK	4C
09/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
16/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AYX	4C
23/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AUP	4C
30/03/2019	SBPB	SBTE	AZU	5500	E195	AXI	4C

(...)

(grifos no original)

Em sua peça recursal, datada de 06/03/2020 (SEI! 4110305 e 4110303), o ente interessado alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que: (i) "[...] os fatos narrados não são tipificados como infração em nenhum normativo vigente e, ainda, que a suposta conduta imputada como infratora à Infraero foi praticada, em verdade, pela própria agência, responsável pela aprovação dos voos no período indicado na autuação"; (ii) reitera os seus argumentos apresentados em sede de defesa (SEI! 3063758); (iii) "[...] houve 5 operações de aeronaves categoria 4C em SBPB, a saber: matrícula PR-AXK operada em 06/10/2018; matrícula PR-AXI operada em 12/01/2019; matrícula PR-AXW operada em 02/02/2019; matrícula PR-AXK operada em 16/02/2019 e matrícula PR-AXI operada em 30/03/2019"; (iv) "[...] a empresa aérea Azul tem ciência da limitação da categorização das aeronaves E195 3C para o SBPB. No entanto, é sabido que a aviação civil é permeada de particularidades e em muitos casos ocorrem imprevistos que modificam o que foi planejado na solicitação do voo"; (v) "[o] SBPB, segundo o RBAC 153, é dispensado de ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto"; (vi) "[o] SBPB não requereu operações mais exigentes, nos termos do item 139.601(a)(2) do RBAC 139"; (vii) "[o] SBPB não se encontra em processo de certificação operacional de aeroporto, de modo a incidir sobre ele a infração prevista no item i da Tabela I do Anexo III da Resolução ANAC nº 472/2018"; e (viii) "[...] restou demonstrado que no período de 12.04.2016 a 24.03.2018, a aprovação dos voos nos aeroportos brasileiros era de competência da ANAC, [...], a IAC 1223, sendo a Infraero apenas membro consultivo no processo, e no período compreendido entre 31/03/2018 a 30/03/2019, já regido pela Resolução nº 440/2017, as operações 5 de aeronaves categoria 4C em SBPB foi de responsabilidade da empresa aérea Azul".

Sendo assim, pode-se concluir que o ente interessado tem pela ciência de que está sujeito ao ANEXO da Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016, bem como, foram, *efetivamente*, realizadas 85 (oitenta e cinco) operações fora do previsto, *ou seja*, cada uma delas em afronta ao inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

Ocorre que o setor de decisão de primeira instância, *em decisão motivada*, esta datada de 27/03/2020 (SEI! 4122823 e 4123507), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, aplicando, considerando a existência de uma condição atenuante (inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais).

Observa-se que o então analista técnico de primeira instância (SEI! 4122823), quanto à consideração de um único ato infracional no caso em comento, assim, aponta, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 4122823)

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO:

(...)

Conforme constatado pela fiscalização, no dia 30/03/2019, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, o autuado permitiu, no período de 02/07/2016 a 30/03/2019, 85 (oitenta e cinco) operações de aeronave com código de referência 4C, que é superior ao código da aeronave crítica estabelecido para o aeródromo, nos termos do Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016.

(...)

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 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.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, diante da incerteza quanto ao real número de fatos geradores que, *porventura*, resultaram em atos infracionais cometidos pelo agente passivo, bem como, este Relator não ter conhecimento do referido "entendimento" ocorrido na referida área técnica, 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.

Importante ressaltar que, *ao se confirmar tal posicionamento construído pela área técnica, salvo engano*, poderá, *quem sabe*, beneficiar ao agente infrator. *No que se pode entender*, independentemente do agente infrator ultrapassar em uma única operação em afronta a norma, ou caso sejam 85 (oitenta e cinco) operações irregulares, *como no presente processo*, ou, *por exemplo*, 400 (quatrocentas) irregularidades, o agente infrator SEMPRE estará sujeito a uma única sanção de multa, a qual deverá, considerando-se as possíveis condições atenuantes e/ou agravantes, se encontrar dentro dos valores de R\$ 20.000,00 (patamar mínimo); R\$ 35.000,00 (patamar médio) ou R\$ 50.000,00 (patamar máximo).

Salvo engano, este entendimento fere o *espírito* da norma sancionadora, pois esta, *além de buscar desestimular a recorrência*, deve, *principalmente*, evitar que o possível benefício de uma ação infracional seja superior ao valor experimentado pela correspondente sanção administrativa a que o agente infrator estará sujeito, *caso venha a sofrer uma ação fiscal*.

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 a divergência entre o número de operações, *efetivamente*, realizadas (oitenta e cinco) e a decidida em primeira instância (uma), *pergunta-se*:

1. O setor técnico desta ANAC confirma a "**Tabela Por Semana De Voos Registrados Como Realizados**", esta constante do Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805)?
2. Em análise de primeira instância, datada de 11/03/2020 (SEI! 4122823), o setor competente aponta que, "[conforme] constatado pela fiscalização, no dia 30/03/2019, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, o autuado permitiu, no período de 02/07/2016 a 30/03/2019, 85 (oitenta e cinco) operações de aeronave com código de

referência 4C, que é superior ao código da aeronave crítica estabelecido para o aeródromo, nos termos do Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016". *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 85 (oitenta e cinco) atos infracionais, tendo em vista todas as 85 (oitenta e cinco) operações realizadas, conforme Tabela oferecida pelo agente fiscal no Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805)?

3. *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, 85 (oitenta e cinco), conforme apontado pelo agente fiscal, *devidamente*, reconhecidos pela recorrente?
4. Na medida em que o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 2016, se reporta às **"AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS"**, *ou seja*, devendo-se observar as "respectivas frequências semanais", e, *ainda, independentemente do seu posicionamento quanto ao número de atos infracionais cometidos*, o setor técnico poderá distribuir todas as 85 (oitenta e cinco) operações dentro das "respectivas frequências semanais"?
5. O setor técnico desta ANAC, *para o pleno entendimento da norma aplicável ao caso em tela*, poderá apresentar as suas considerações quanto ao perfeito cumprimento da norma, *em especial*, estabelecer como se deve considerar a contagem destas "respectivas frequências semanais"? O setor técnico poderá esclarecer se a contagem da referida "frequência semanal" ocorre de domingo a sábado? De segunda a domingo? De operação em operação, mantendo-se o lapso temporal de uma semana? *Enfim*, o setor técnico poderá trazer mais esclarecimentos pertinentes ao assunto?

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, 02 de outubro 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 02/10/2020, às 10:36, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4845982** e o código CRC **071B8911**.

Referência: Processo nº 00065.022260/2019-08

SEI nº 4845982



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 687/2020

PROCESSO Nº 00065.022260/2019-08

INTERESSADO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO

Brasília, 02 de outubro de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, CNPJ nº. 00.352294/0001-10, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, proferida no dia 27/03/2020, que aplicou multa no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), pelo cometimento de infração identificada no Auto de Infração nº 008339/25019, 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. (Ocorrências a partir de 04/12/2018)*, contrariando o inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

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 748/2020/CJIN/ASJIN – SEI nº 4845982], 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:

Considerando-se a divergência entre o número de operações, *efetivamente*, realizadas (oitenta e cinco) e a decidida em primeira instância (uma), *pergunta-se*:

1. O setor técnico desta ANAC confirma a "**Tabela Por Semana De Voos Registrados Como Realizados**", esta constante do Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805)?
2. Em análise de primeira instância, datada de 11/03/2020 (SEI! 4122823), o setor competente aponta que, "[conforme] constatado pela fiscalização, no dia 30/03/2019, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, o autuado permitiu, no período de 02/07/2016 a 30/03/2019, 85 (oitenta e cinco) operações de aeronave com código de referência 4C, que é superior ao código da aeronave crítica estabelecido para o aeródromo, nos termos do Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016". *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 85 (oitenta e cinco) atos infracionais, tendo em vista todas as 85 (oitenta e cinco) operações realizadas, conforme Tabela oferecida pelo agente fiscal no Relatório de Fiscalização nº 008625/2019, de 24/04/2019 (SEI! 2965805)?

3. *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, 85 (oitenta e cinco), conforme apontado pelo agente fiscal, *devidamente*, reconhecidos pela recorrente?
4. Na medida em que o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 2016, se reporta às **"AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS"**, *ou seja*, devendo-se observar as "respectivas frequências semanais", e, *ainda, independentemente do seu posicionamento quanto ao número de atos infracionais cometidos*, o setor técnico poderá distribuir todas as 85 (oitenta e cinco) operações dentro das "respectivas frequências semanais"?
5. O setor técnico desta ANAC, *para o pleno entendimento da norma aplicável ao caso em tela*, poderá apresentar as suas considerações quanto ao perfeito cumprimento da norma, *em especial*, estabelecer como se deve considerar a contagem destas "respectivas frequências semanais"? O setor técnico poderá esclarecer se a contagem da referida "frequência semanal" ocorre de domingo a sábado? De segunda a domingo? De operação em operação, mantendo-se o lapso temporal de uma semana? *Enfim*, o setor técnico, *se for o caso*, poderá trazer mais esclarecimentos pertinentes ao assunto?

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 05/10/2020, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4846305** e o código CRC **4436799D**.

