

PARECER Nº 805/2020/CJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.050434/2019-14
INTERESSADO: DERT. DE ESTRADAS, RODAGENS, INFRAEST. E SERV. PUBLICOS - DER

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre 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, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 25 de outubro de 2019.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavatura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.050434/2019-14	665.183/18-6	009579/2019	DER - RONDÔNIA	29/06/2019	05/09/2019	19/09/2019	09/10/2019	28/02/2020	01/04/2020	R\$ 20.000,00	09/04/2020	09/06/2020

Enquadramento: 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).

Infração: 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).

Proponente: Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016).

INTRODUÇÃO

HISTÓRICO

1. **Do auto de 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).

2. **Relatório:** 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 5 vezes no período de 02/06/2019 até 29/06/2019, ao receber operações aeronaves de categoria mais crítica do que lhe é autorizado por portaria da SIA. Por esse motivo sugere-se aplicação de 5 penalidades de multa, uma para cada infração, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

3. Em **Defesa Prévia**, o interessado, em primeira manifestação ao autos, arguiu que o auto de infração, receber operações aeronaves de categoria mais crítica do que autorizado por portaria da SIA, discorda-se desta. Em que pese a utilização de aeronaves 4C em algumas operações, em nenhuma delas a aeronave transportou mais de 52.290 kg, enquadrando-se assim como 3C e portanto não haveria qualquer risco operacional.

4. Anexo consta o documento EOD-00917335 da Embraer que demonstra que o código de referência do Azul EMBRAER 195 é 3.

5. Isso posto, requer o recebimento da defesa prévia e a anulação do auto de infração.

6. **A Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações do atuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 20.000,00 (vinte mil reais)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 32 da Resolução nº. 472/2018, à época em vigor.

7. **Do Recurso**

8. Em sede Recursal alega que é notório que as operações relatadas no Auto de Infração objeto do presente processo, no que concerne ao aeródromo da cidade de Ji-Paraná SBJI haver recebido aeronaves de categorias mais críticas do que lhe é fixado como limite regularmente, aeronaves estas da Companhia Azul Linhas Aéreas Brasileira, que opera com linhas regulares naquela cidade, não ocorreram. O Operador pede vênia para refutar o número de ocorrências relatadas no Relatório de Ocorrência nº 009727/2019, porquanto o Aeródromo de Ji-Paraná recebeu zero operações de Aeronave 4C e não 5 (cinco) como indicado no relatório. Importante mencionar que ao ser notificada do Auto de Infração que deu origem ao presente processo, este Operador dirigiu consulta à companhia Aérea Azul, a fim de colher subsídios acerca das características pormenorizadas das aeronaves que operaram no aeródromo no período mencionado.

9. Em resposta à consulta formulada, a companhia aérea Azul enviou cópia do Ofício nº DCC009/2018, de 23 de novembro de 2018, encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeronáutica dessa Agência, no qual informa que sua frota de aeronaves ERJ190-200, os quais operaram no Aeródromo de Cacoal, é constituída dos modelos E190-200 LR e E190-200AR, cuja diferença entre os modelos consiste apenas nos pesos máximos de decolagem e pouso. Acrescenta no aludido Ofício que as aeronaves são equipadas com as seguintes motorizações: CF34-10E5A1 e CF34-10E7, os quais se diferenciam pela capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremada com falha de um motor. Conclui informando que conforme o RBAC 154 e os documentos da fabricante (Embraer), as mesmas possuem a seguinte configuração e classificação:

1. E190-200 LR ambos os motores – 3C;
2. E190-200 AR motor CF34-10E7 - 3C, e
3. E190-200 AR motor CF34-10E5A1 – 4C

10. É sabido que ao Aeródromo de Ji-Paraná (SBJI) foi fixado como limite o código de referência 3C.

11. Este Operador leva ao conhecimento de Vossas Senhorias, com a devida vênia, que efetuou tratativas com a companhia aérea Azul no mês de março do corrente ano acerca do assunto, conforme atestam a planilha com dados das operações realizadas no aeródromo de Cacoal no período de 02/06/2019 até 29/06/2019 e o quadro de classificação de categoria das aeronaves devidamente corrigidas conforme documentos anexos.

12. De acordo com as informações prestadas pela companhia, as 5 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 CF34-10E7, característica esta que implica na capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremada 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.

13. De acordo com 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.

14. Conforme pode ser atestado em análise do levantamento procedido pela companhia Azul, as 5 operações realizadas no período foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E7, portanto enquadradas no código de referência categoria 3C.

15. Este Operador leva ao conhecimento de Vossas Senhorias, com a devida vênia, que efetuou tratativas com a companhia aérea Azul no mês de março do corrente ano acerca do assunto, conforme atestam a planilha com dados das operações realizadas no aeródromo de Cacoal no período de 02/06/2019 até 29/06/2019 e o quadro de classificação de categoria das aeronaves devidamente corrigidas conforme documentos anexos.

16. De acordo com as informações prestadas pela companhia, as 5 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 CF34-10E7, característica esta que implica na capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremada 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.

17. De acordo com 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.

18. Conforme pode ser atestado em análise do levantamento procedido pela companhia Azul, as 5 operações realizadas no período foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E7, portanto enquadradas no código de referência categoria 3C.

19. Desse modo, Senhores Julgadores, conforme as especificações das aeronaves decorrentes da análise procedida pela Azul Linhas Aéreas, corroborado pela documentação da Embraer constante da documentação anexa, conclui-se que durante o período considerado no Auto de Infração, o aeródromo de Ji-Paraná não recebeu operações de aeronaves crítica categoria 4C.

20. Senhores Julgadores, conforme estabelecido no Art. 10 da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, na condução dos processos administrativos devem ser observados, dentre outros, os princípios da legalidade, publicidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

21. Diante de todo o exposto, na certeza de que essa Agência reguladora prima, acima de tudo, pela regularização e fiscalização das atividades da aviação civil objetivando a segurança e excelência dos serviços, confia no senso de justiça e isenção que certamente norteiam as decisões dos Senhores Julgadores, pelo que pugna para que sejam recebidas e julgadas procedentes as razões aqui apresentadas, no sentido de rever a penalidade de multa, em atenção aos princípios de justiça e razoabilidade, com o consequente arquivamento do processo, sem aplicação de qualquer sanção pecuniária, nos termos do Art. 33, inciso I da Resolução ANAC 472, de 06 de junho de 2018 ou, subsidiariamente, caso não seja esse o entendimento dos nobres julgadores, que sejam as razões expendidas consideradas como circunstâncias atenuantes de modo a alterar o valor da multa aplicada pela infração cometida nos termos do Art. 36 e seus incisos e Art. 44, incisos II e III da mesma Resolução 472, supramencionada, combinado com o disposto no Enunciado da Súmula Administrativa ANAC nº 001/2019, de 24 de maio de 2019.

22. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 25/04/2019.

23. **É o relato.**

PRELIMINARES

24. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

25. Porém, antes de adentrar o mérito, vislumbro necessários esclarecimentos acerca das alegações apontadas em sede Recursal.

26. A interessada alega que conforme o RBAC 154 e os documentos da fabricante (Embraer), as aeronaves possuiriam a seguinte configuração e classificação:

1. E190-200 LR ambos os motores – 3C;
2. E190-200 AR motor CF34-10E7 - 3C, e
3. E190-200 AR motor CF34-10E5A1 – 4C

27. Assim, conforme levantamento procedido pela companhia Azul, as 5 operações realizadas no período foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34- 10E7, portanto enquadradas no código de referência categoria 3C.

28. Em consulta à tabela [Aeronaves e Código de Referência - Anac www.anac.gov.br/ aeronaves-e-codigo-de-referencia](http://www.anac.gov.br/aeronaves-e-codigo-de-referencia), anexa conforme SEI nº4941045, consta que as aeronaves em questão :

06/06/2019 00:00	SBJI	SBCY	AZU	4391	E195	AUC	4C
20/06/2019 00:00	SBJI	SBCY	AZU	4391	E195	AUC	4C

27/06/2019 00:00	SBJI	SBCY	AZU	4391	E195	AUN	4C
28/06/2019 00:00	SBJI	SBCY	AZU	4391	E195	AUH	4C
24/06/2019 00:00	SBJI	SBCY	AZU	4391	E195	AUP	

29. seriam, de fato, enquadradas na categoria 3C, como se pode aferir da Tabela em comento.
30. Assim, a fim de averiguar se, à **época da infração**, tal classificação era devida às aeronaves apontadas no Relatório de fiscalização, necessita-se de melhores dados para conclusão deste Parecer.

CONCLUSÃO

31. Pelo exposto, sugiro que o processo seja convertido em diligência à unidade atuadora, para que seja respondido o seguinte questionamento:
- a) todas as aeronaves usadas nas operações descritas no Auto de Infração nº 09579/2019 (3461552) possuíam, à **época**, a classificação operativa capazes de operar no aeroporto sob regulação do RBAC nº 153, sem as restrições de operação mais exigentes que ultrapassem os limites estabelecidos?
32. Se entender pertinente, a área técnica poderá juntar aos autos documentos que comprovem a exatidão das informações prestadas em resposta ao quesito acima formulado.
33. Após a diligência, sugiro ainda que os autos retornem a este servidor, para continuidade da análise e elaboração de parecer.

Submeta ao crivo do decisor.

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 26/10/2020, às 16:51, 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 **4935511** e o código CRC **BA2F6846**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 730/2020

PROCESSO Nº 00065.050434/2019-14

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

Brasília, 14 de outubro de 2020.

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 665.183/18-6.

2. De acordo com o Parecer 606 (4935511), 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 ditadas 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 o quesito formulado no Parecer 805 (4935511).**

6. Após recebidas a resposta do questionamento realizado, os autos devem retornar ao parecerista para análise e decisão em segunda instância por esta ASJIN.

7. Quando do retorno, o Interessado deverá ser notificado da realização e da resposta a esta diligência para, querendo, se manifestar no prazo de 10 (dez) dias, findos os quais o processo terá seguimento independentemente da manifestação.

- À Secretaria para envio à GNAD/SIA.

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 27/10/2020, às 19:44, 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 **4940046** e o código CRC **2F9DBF4B**.

Referência: Processo nº 00065.050434/2019-14

SEI nº 4940046