



PARECER N° 144/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.022260/2019-08
INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA -
INFRAERO

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA - ASJIN

AINI: 008339/2019

Data da Lavratura: 29/04/2019

N° 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 N° 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 N° 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 29/04/2019 (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.

Em decisão monocrática de segunda instância, datada de 05/10/2020 (SEI! 4845982 e 4846305), o decisor desta ASJIN converteu o presente processo em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este fosse encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que fossem prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes.

Pelo Despacho COIM, de 29/10/2020 (SEI! 4954953), o *então* Coordenador de Infrações e Multas da SIA assim aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho COIM (SEI! 4954953)

(...)

Em 02/10/2020, colaborador da ASJIN, entendendo que há "incerteza quanto ao real número de fatos geradores que, *porventura*, resultaram em atos infracionais cometidos pelo agente passivo", recomendou a conversão do processo em diligência para que fosse solicitado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) resposta/atendimento a questionamentos específicos e, se for o caso, quaisquer outras considerações e/ou documentos que possam ter relação com o caso em tela, nos termos do Parecer nº 748/2020/CJIN/ASJIN (4845982).

Em 05/10/2020, através da Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 687/2020 (4846305), ratificando os argumentos trazidos na proposta de decisão (4845982), o Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro decidiu converter em diligência o processo, retornando-se os autos à Secretaria da ASJIN, para que fossem encaminhados à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), 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.

Dos quesitos apresentados, considerando que parte deles versa não sobre questões de direito, mas sobre questões exclusivamente de fato, e que quanto a estas somente a área técnica/temática poderia responder, **solicita-se subsídios para o esclarecimento dos seguintes pontos:**

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)?

(...)

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 totas 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?

Considerando que são questões exclusivamente de fato, solicita-se à Gerência de Controle e

Fiscalização (GFIC), que é a área técnica/temática pertinente, que esclareça esses pontos a esta COIM no **prazo de 30 (trinta) dias**, visando a subsidiar resposta à diligência a ser formulada pela COIM/GNAD para a autoridade competente para julgamento em segunda instância, com vistas à elucidação da matéria objeto de apuração.

Solicito que **os autos sejam devolvidos à COIM/GENAD/SIA** para que esta dê prosseguimento ao atendimento da diligência da ASJIN.

(...)

(grifos no original)

Por Despacho GTFS, datado de 25/11/2020 (SEI! 5056675), o setor técnico assim aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho GTFS (SEI! 5056675)

À COIM/GNAD/SIA

Assunto: **Resposta a diligência referente ao processo SEI nº 00065.022260/2019-08 (AI 008339/2019).**

1. Segue abaixo resposta a diligência realizada nos autos do processo SEI nº 00065.022260/2019-08, referente a informações para julgamento do AI 008339/2019:

1.1. Para melhor entendimento do AI e os critérios que foram utilizados é importante esclarecermos a sequência lógica que está sendo utilizada para enquadramento da infração. Segue abaixo a sequência de raciocínio:

1.1.1. Considerando as Disposições Transitórias (SUBPARTE G) do RBAC 139, associada a Portaria nº 908/SIA, de 13 de abril de 2016, são definidas limitações para frequência semanal e aeronaves críticas para aeródromos não certificados.

1.1.2. São obtidos os registros de voos realizados em aeroportos brasileiros, obtidos no site da ANAC, da página eletrônica disponibilizada pela SAS: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/microdados>

1.1.3. A fonte oficial para a obtenção do código de referência das aeronaves é a ANAC pelo endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/downloads/downloads> (**Aeronaves e Código de Referência**). No entanto, ao longo do tempo podem ocorrer alterações no modelo da aeronave, após validação pela GCTA/SPO na ANAC, quando se considera a efetiva modificação. No caso das aeronaves E190 e E195 houve uma reclassificação, passando as aeronaves gradativamente durante o tempo, de ERJ-200 IGW (código 4C) para ERJ-200 LR (código 3C). As mudanças das especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser vistas no documento "Especificações Operativas", que segue em anexo. Este documento contém a data de mudança de cada aeronave, baseada nas informações contidas nos textos das revisões da E.O. da Azul (páginas 21 a 24). A primeira mudança foi em 06/04/2018, enquanto a última aconteceu em 18/10/2019. A partir dessa data, 100% dos E195 já estavam classificados como 3C (ERJ 190-200 LR), mas à época da infração todas as aeronaves listadas no relatório de ocorrência (SEI 2965805) estavam classificadas como 4C (ERJ 190-200 IGW). As atuais especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser obtidas no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/especificacoes-operativas>.

1.1.4. São cruzados os dados e obtidas as infrações de extrapolação da aeronave crítica ou da frequência semanal para cada aeroporto, considerando o código de referência das aeronaves considerado à época.

1.1.5. São emitidos os autos de infração.

2. Feitas as considerações iniciais, segue respostas as perguntas formuladas:

Pergunta 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)?

Resposta: Sim - conforme explicação apresentado no item 1.1.3.

Pergunta 2: 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"?

Resposta: No caso específico desse Auto de Infração 008339/2019, foi identificada operação mais exigente que ultrapassou os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica. 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. O ato infracional independe das respectivas frequências semanais.

Pergunta 3: 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?

Resposta: O ato infracional do AI 008339/2019 não possui relação com a frequência semanal, conforme exposto na resposta anterior. Para verificação de infração quanto à frequência da aeronave crítica, a contagem da referida "frequência semanal" ocorre de domingo a sábado.

3. Restituo o processo à COIM/GNAD/SIA.

(...)

(grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, *nesta oportunidade*, apresenta outros documentos, conforme abaixo:

- a) Extrato das Especificações Operativas 121 da empresa AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A. (SEI! 5057229); e
- b) Especificações Operativas (OPS SPECS) - Revisão nº 326 da empresa AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A. (SEI! 5057254).

Pelo Ofício nº 1170/2021/ASJIN-ANAC, datado de 09/02/2021 (SEI! 5340589), a empresa foi, devidamente, notificada, em 10/02/2021 (SEI! 5346388), oportunidade em que, em 22/02/2021 (SEI! 5390080 e 5390154), apresenta as suas considerações (SEI! 5390079).

Por despacho da ASJIN, de 12/04/2021 (SEI! 5582932), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 04/05/2021, às 09h12min.

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);
- Despacho ASJIN, de 08/08/2020 (SEI! 4629091);
- Parecer nº 748/2020/CJIN/ASJIN, de 02/10/2020 (SEI! 4845982);
- Decisão Monocrática de Segunda Instância, de 05/10/2020 (SEI! 4846305);
- Despacho COIM, de 29/10/2020 (SEI! 4964953);
- Despacho GTFS, de 25/11/2020 (SEI! 5056675);
- Extrato das Especificações Operativas 121 da empresa AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A. (SEI! 5057229);
- Especificações Operativas (OPS SPECS) - Revisão nº 326 da empresa AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A. (SEI! 5057254);
- Ofício nº 1170/2021/ASJIN-ANAC, datado de 09/02/2021 (SEI! 5340589);
- Certidão de Intimação Cumprida da ASJIN, de 10/02/2021 (SEI! 5346388);
- Procuração para representante da empresa (SEI! 5390076);
- Documento de Identificação com Foto (SEI! 5390077);
- Manifestação da Empresa Interessada, de 22/02/2021 (SEI! 5390079);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 22/02/2021 (SEI! 5390080);
- Manifestação da empresa, datada de 22/02/2021 (SEI! 5390151);
- Procuração para representante da empresa (SEI! 5390152);
- Documento de Identificação com Foto (SEI! 5390153);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 22/02/2021 (SEI! 5390154); e
- Despacho ASJIN, de 12/04/2021 (SEI! 5582932).

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.

Em decisão monocrática de segunda instância, datada de 05/10/2020 (SEI! 4845982 e 4846305), o decisor desta ASJIN converteu o presente processo em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este fosse encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que fossem prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes. Pelo Despacho COIM, de 29/10/2020 (SEI! 4954953), o *então* Coordenador de Infrações e Multas da SIA apresenta as suas considerações. Pelo Despacho GTFS, datado de 25/11/2020 (SEI! 5056675), o setor técnico apresenta as suas considerações e anexa outros documentos. Pelo Ofício nº 1170/2021/ASJIN-ANAC, datado de 09/02/2021 (SEI! 5340589), a empresa foi, *devidamente*, notificada, em 10/02/2021 (SEI! 5346388), oportunidade em que, em 22/02/2021 (SEI! 5390080 e 5390154), apresenta as suas considerações (SEI! 5390079). Por despacho da ASJIN, de 12/04/2021 (SEI! 5582932), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 04/05/2021, às 09h12min.

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 queiram:**

(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 n° 008339/2019 (2965670), sustentado pelo Relatório de Ocorrência n° 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 n° 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 n° 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 n° 153, e não requerer operações mais exigentes, nos termos do item 139.601 (a) (2) do RBAC n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 440, de 9 de agosto de 2017.

Sob a égide da Resolução n° 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 n° 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 n° 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 n° 440, de 9 de agosto de 2017].

Em 06/02/2018, a ANAC expediu o Ofício Circular n° 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 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 plena 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 atuado 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)

Em decisão monocrática de segunda instância, datada de 05/10/2020 (SEI! 4845982 e 4846305), o decisor desta ASJIN converteu o presente processo em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este fosse encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que fossem prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes.

Pelo Despacho COIM, de 29/10/2020 (SEI! 4954953), o *então* Coordenador de Infrações e Multas da SIA assim aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho COIM (SEI! 4954953)

(...)

Em 02/10/2020, colaborador da ASJIN, entendendo que há “incerteza quanto ao real número de fatos geradores que, *porventura*, resultaram em atos infracionais cometidos pelo agente passivo”, recomendou a conversão do processo em diligência para que fosse solicitado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) resposta/atendimento a questionamentos específicos e, se for o caso, quaisquer outras considerações e/ou documentos que possam ter relação com o caso em tela, nos termos do Parecer nº 748/2020/CJIN/ASJIN (4845982).

Em 05/10/2020, através da Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 687/2020 (4846305), ratificando os argumentos trazidos na proposta de decisão (4845982), o Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro decidiu converter em diligência o processo, retornando-se os autos à Secretaria da ASJIN, para que fossem encaminhados à Superintendência de Infraestrutura

Aeroportuária (SIA), 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.

Dos quesitos apresentados, considerando que parte deles versa não sobre questões de direito, mas sobre questões exclusivamente de fato, e que quanto a estas somente a área técnica/temática poderia responder, **solicita-se subsídios para o esclarecimento dos seguintes pontos:**

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)?

(...)

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 totas 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?

Considerando que são questões exclusivamente de fato, solicita-se à Gerência de Controle e Fiscalização (GFIC), que é a área técnica/temática pertinente, que esclareça esses pontos a esta COIM no **prazo de 30 (trinta) dias**, visando a subsidiar resposta à diligência a ser formulada pela COIM/GNAD para a autoridade competente para julgamento em segunda instância, com vistas à elucidação da matéria objeto de apuração.

Solicito que **os autos sejam devolvidos à COIM/GENAD/SIA** para que esta dê prosseguimento ao atendimento da diligência da ASJIN.

(...)

(grifos no original)

Por Despacho GTFS, datado de 25/11/2020 (SEI! 5056675), o setor técnico assim aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho GTFS (SEI! 5056675)

À COIM/GNAD/SIA

Assunto: **Resposta a diligência referente ao processo SEI nº 00065.022260/2019-08 (AI 008339/2019).**

1. Segue abaixo resposta a diligência realizada nos autos do processo SEI nº 00065.022260/2019-08, referente a informações para julgamento do AI 008339/2019:

1.1. Para melhor entendimento do AI e os critérios que foram utilizados é importante esclarecermos a sequência lógica que está sendo utilizada para enquadramento da infração. Segue abaixo a sequência de raciocínio:

1.1.1. Considerando as Disposições Transitórias (SUBPARTE G) do RBAC 139, associada a Portaria nº 908/SIA, de 13 de abril de 2016, são definidas limitações para frequência semanal e aeronaves críticas para aeródromos não certificados.

1.1.2. São obtidos os registros de voos realizados em aeroportos brasileiros, obtidos no site da ANAC, da página eletrônica disponibilizada pela SAS: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/microdados>

1.1.3. A fonte oficial para a obtenção do código de referência das aeronaves é a ANAC pelo endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/downloads/downloads> ([Aeronaves e Código de Referência](#)).

No entanto, ao longo do tempo podem ocorrer alterações no modelo da aeronave, após validação pela GCTA/SPO na ANAC, quando se considera a efetiva modificação. No caso das aeronaves E190 e E195 houve uma reclassificação, passando as aeronaves gradativamente durante o tempo, de ERJ-200 IGW (código 4C) para ERJ-200 LR (código 3C). As mudanças das especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser vistas no documento "Especificações Operativas", que segue em anexo. Este documento contém a data de mudança de cada aeronave, baseada nas informações contidas nos textos das revisões da E.O. da Azul (páginas 21 a 24). A primeira mudança foi em 06/04/2018, enquanto a última aconteceu em 18/10/2019. A partir dessa data, 100% dos E195 já estavam classificados como 3C (ERJ 190-200 LR), mas à época da infração todas as aeronaves listadas no relatório de ocorrência (SEI 2965805) estavam classificadas como 4C (ERJ 190-200 IGW). As atuais especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser obtidas no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/especificacoes-operativas>.

1.1.4. São cruzados os dados e obtidas as infrações de extrapolação da aeronave crítica ou da frequência semanal para cada aeroporto, considerando o código de referência das aeronaves considerado à época.

1.1.5. São emitidos os autos de infração.

2. Feitas as considerações iniciais, segue respostas as perguntas formuladas:

Pergunta 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)?

Resposta: Sim - conforme explicação apresentado no item 1.1.3.

Pergunta 2: 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"?

Resposta: No caso específico desse Auto de Infração 008339/2019, foi identificada operação mais exigente que ultrapassou os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica. 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. O ato infracional independe das respectivas frequências semanais.

Pergunta 3: 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?

Resposta: O ato infracional do AI 008339/2019 não possui relação com a frequência semanal, conforme exposto na resposta anterior. Para verificação de infração quanto à frequência da aeronave crítica, a contagem da referida "frequência semanal" ocorre de domingo a sábado.

3. Restituo o processo à COIM/GNAD/SIA.

(...)

(grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, *nesta oportunidade*, apresenta outros documentos, conforme abaixo:

c) Extrato das Especificações Operativas 121 da empresa AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A. (SEI! 5057229); e

d) Especificações Operativas (OPS SPECS) - Revisão nº 326 da empresa AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A. (SEI! 5057254).

6. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

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 faz diversas alegações.

Quanto aos argumentos trazidos pelo ente interessado em sede de defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. *Nesse momento*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este analista técnico afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 27/03/2020 (SEI! 4122823 e 4123507), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *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.

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.

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se que as considerações apostas pelo setor de decisão de primeira instância (SEI! 0948872 e 1068001), *conforme visto acima*, foram amplas e sólidas, abordando todas as questões apresentadas pelo interessado *em sede de defesa*, sendo, assim, *neste ato*, corroboradas por este analista técnico.

O setor competente de primeira instância, *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).

NOTA IMPORTANTE: Observa-se que, em resposta à diligência sugerida por este analista técnico, o setor técnico aponta *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho GTFS (SEI! 5056675)

(...)

Pergunta 2: 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"?

Resposta: No caso específico desse Auto de Infração 008339/2019, foi identificada operação mais exigente que ultrapassou os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica. 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. O ato infracional independe das respectivas frequências semanais.

(...)

(GRIFOS NO ORIGINAL)

Sendo assim, deve-se entender que, *conforme apontado pelo setor técnico*, "[o] ato infracional independe das respectivas frequências semanais", identificando-se, *então*, a materialização de apenas um fato gerador, resultando, *assim*, em um único ato infracional, *conforme decidido pelo setor de primeira instância*.

No presente processo, verifica-se que a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada 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" - Esta alegação não pode prosperar, pois, *como visto na fundamentação acima*, bem como nas alegações do agente fiscal, o ato infracional ocorreu e deve ser processado por este órgão regulador e, *ao final, se for o caso*, aplicada a devida sanção, ficando materializado o ato infracional cometido pela empresa autuada.

(ii) reitera os seus argumentos apresentados em sede de defesa (SEI! 3063758) - *Como visto acima*, todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, *em sede de defesa*, foram, *devidamente*, afastados pela decisão de primeira instância (SEI! 4122823 e 4123507), sendo, *neste ato*, corroboradas por este Relator.

(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" - Esta alegação da empresa interessada, *na verdade*, corrobora com a base das alegações do agente fiscal, no sentido do real cometimento do ato tido como infracional, não servindo, *então*, como excludente de sua responsabilização administrativa. Registra-se que o setor de decisão de primeira instância decidiu, *conforme confirmado pelo setor técnico*, por um único ato infracional, não sendo o número de atividades pertinentes na materialização ou não do ato infracional, bastando uma única operação para se caracterizar o fato gerador fundamentador do ato infracional.

(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" - *Sim*, certamente imprevistos podem ocorrer no exercício de qualquer tipo de atividade, o que, *contudo*, não autoriza o regulado a infringir a normatização em vigor. Quando diante de uma situação, *que possa vir a ferir a normatização*, o órgão regulador deve ser consultado, *previamente*, como forma de vir a colaborar com o regulado na realização da atividade sem, *no entanto*, que este venha a infringir a norma vigente.

(v) "[o] SBPB, segundo o RBAC 153, é dispensado de ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto" - Esta alegação da empresa recorrente, *na verdade*, não tem relação com o ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo administrativo sancionador, não servindo como excludente de sua responsabilização administrativa. O fato da empresa recorrente ser ou não dispensada do Certificado Operacional de Aeroporto não lhe proporciona aval para o não cumprimento da normatização em vigor.

(vi) " [o] SBPB não requereu operações mais exigentes, nos termos do item 139.601(a)(2) do RBAC 139" - Esta alegação não pode prosperar, pois, *como visto na fundamentação acima*, bem como nas alegações do agente fiscal, o ato infracional ocorreu e deve ser processado por este órgão regulador e, *ao final, se for o caso*, aplicada a devida sanção.

(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" - *Como já apontado acima*, o fato do aeroporto SBPB não se encontrar em processo de certificação operacional, *como alegado pela recorrente*, não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa quanto ao ato infracional que lhe é imputado no presente processo.

(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" - O fato das operações realizadas terem sido efetivadas por uma determinada empresa aérea, *conforme alegado pela recorrente*, não exime o operador do aeródromo de sua responsabilidade primária na preservação da normatização vigente, conforme foi apontado, *de forma clara*, pelo agente fiscal.

7. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que observar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a *então* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como a *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, *estabelecem providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, respectivamente*, no *caput* do art. 22 e no *caput* do seu art. 36, aponta que na dosimetria "serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância foi reconhecida uma condição atenuante (inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

(...)

(sem grifos no original)

Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18 ("reconhecimento da prática da infração"), o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, *ou seja*, o autuado deve reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

No caso em tela, o ente interessado não reconheceu o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, podendo-se, *então*, considerar que não houve por parte do ente a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

Ressalta-se que, *expressamente*, a recorrente assim aponta em sua peça de resistência, conforme abaixo, *in verbis*:

Recurso da empresa (SEI! 4604515)

(...)

IV - DOS PEDIDOS

17. Diante de todo o exposto, considerando que os fator[s] narrados na autuação em comento não são tipificados como infração em nenhum normativo vigente, de modo que não pode ser imputada à Infraero qualquer conduta na Resolução ANAC nº 472/2018, o auto de infração não merece subsistir.

18. Ademais, 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, conforme determinava a legislação à época, 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 de aeronaves categoria 4C em SBPB foi de responsabilidade da empresa aérea Azul.

19. Isto posto, a anulação do presente processo é medida que se impõe.

(...)

Sendo assim, deve-se entender não ter ocorrido o necessário reconhecimento do ato infracional por parte da empresa interessada, não se podendo, *então*, ser aplicada esta condição atenuante.

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do mesmo dispositivo, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações do ente interessado tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

Em nova consulta, esta realizada em 27/06/2021, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente ao interessado, observa-se a presença de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo (Processo nº. 00065.055584/2019-14 - AI nº 009821/2019 - FG 04/01/2019 - Pgto 19/03/2020; Processo nº. 00065.001114/2020-74 - AI nº 001/2020 - FG 19/10/2018 - Pgto 17/03/2020 e Processo nº. 00065.038182/2019-55 - AI nº 009168/2019 - FG 25/07/2018 - Pgto 21/02/2020). *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

(...)

2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos.

§3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.

§4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

§5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do autuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e

agravantes.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se apontar que não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, *então*, não existir nenhuma circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18).

Destaca-se que, com base no ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, o valor da sanção de multa, referente ao item "i" da Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo), poderá ser imputado em R\$ 20.000,00 (grau mínimo), R\$ 35.000,00 (grau médio) ou R\$ 50.000,00 (grau máximo).

Registra-se que não há a presença de nenhuma circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), devendo a sanção de multa ser aplicada no *valor médio* previsto.

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade ao ente interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, *em sede recursal*.

Cumprе mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784/99, admite a possibilidade da reforma para agravar a situação do recorrente, mas, com fundamento em seu parágrafo único, condiciona a possibilidade de agravamento da sanção à ciência da parte interessada para que, *querendo*, venha a formular as suas alegações antes da decisão.

Lei nº 9.784

(...)

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

(...)

Cabe citar que o §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, o qual estabelece que, *no julgamento do recurso*, em caso de possibilidade de agravamento, o Recorrente deve ser intimado no prazo de 10 (dez) dias, conforme redação a seguir, *in verbis*:

Resolução ANAC nº 472/2018

(...)

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.

(...)

(sem grifos no original)

Diante do exposto, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e, ainda, no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, entende-se necessário que seja cientificado a empresa interessada ante a possibilidade de situação gravame, para que venha a formular suas alegações antes da decisão final.

Sendo estas considerações, apesar de adentrar em parte do mérito da questão no presente processo, deixo de sugerir decisão e passo à conclusão.

8. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro a NOTIFICAÇÃO ANTE À POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DA RECORRENTE, com agravamento da sanção de multa para o valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), este correspondente ao valor médio previsto para o ato infracional cometido, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Importante observar os prazos prescritos na Lei nº. 9873/99.

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

Rio de Janeiro, 28 de junho de 2021.

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 28/06/2021, às 13:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5826139** e o código CRC **E213725B**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 141/2021

PROCESSO Nº 00065.022260/2019-08

INTERESSADO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO

Brasília, 05 de julho de 2021.

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 em 27/03/2020, que aplicou multa no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), para o ato infracional, conforme identificado, à época, no Auto de Infração nº. 008339/2019, por - *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)*, capitulada 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.

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 144/2021/CJIN/ASJIN – SEI! 5826139], 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:**

- pela **NOTIFICAÇÃO ANTE À POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DA RECORRENTE**, com agravamento da sanção de multa para o valor total de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, este correspondente ao *valor médio* previsto para o ato infracional cometido, de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, *assim*, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Importante observar os prazos prescritos na Lei nº. 9873/99.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

À Secretaria.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 05/07/2021, às 17:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5886770** e o código CRC **76827144**.

Referência: Processo nº 00065.022260/2019-08

SEI nº 5886770