



## VOTO

**PROCESSO: 00058.053770/2014-01**

**INTERESSADO: INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A**

### 507ª. SESSÃO DE JULGAMENTO

#### DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

**AINI: 1787/2014**

**Data da Lavratura: 17/06/2014**

**Nº SIGEC: 661.701/17-8**

**Infração:** *Emborrachamento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem com encobrimento das mesmas.*

**Enquadramento:** §1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08.

**Proponente:** 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, por descumprimento do §1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08, cujo Auto de Infração nº. 1787/2014 foi lavrado em 17/06/2014 (fl. 20), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

DATA: 14/06/2014      HORA: 15h30      LOCAL: Pátio de Aeronaves 1

Código da Ementa: CSL 19

Descrição da Ocorrência: *Emborrachamento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem com encobrimento das mesmas.*

#### HISTÓRICO:

As faixas de centro de pista das duas pistas de pouso e decolagem estão encobertas por depósitos de borracha em grande parte de sua extensão.

Na inspeção das pistas juntamente com os fiscais de pátio da INFRAMERICA ficou evidenciado o emborrachamento (deposição de borracha) das pistas em especial a faixa central da pista impossibilitando a sua visualização em grande parte de sua extensão.

As evidencias fotográficas desta não conformidade estão registradas nos relatórios de fiscalização da operação copa do mundo.

Capitulação: Art 36 §1º c/c art 289, inciso I, da Lei Nº 7565 de 19/12/1986 (CBA), item 19 da Tabela II constante do Anexo III da Res ANAC Nº 25/2008 e suas alterações, com descumprimento do estabelecido no RBAC 153 item 153 217(d)(1)(ii)(i).

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Atividades, datado de 14/06/2014, de 17h00min até às

23h00min (fls. 01 até 19), aponta uma não conformidade, *conforme abaixo transcrito, in verbis*:

**Relatório de Atividades** (fls. 01 a 19) (...)

Pista totalmente emborrachada - não é possível ver a linha de centro.

[Fotos do local na pág. 05] (...)

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 26/06/2014 (fl. 22), a autuada protocolou/enviou defesa, em 16/07/2014 (fls. 23 a 28), alegando que: (i) o aeroporto possui quatro pistas de pouso e decolagem, agrupadas nas RWY 11L/29R e 11R/29L que são operadas independentemente e que possuem médias variadas de pousos diários, que variam entre 55 a 116; (ii) realiza ações de desemborrachamento da pista na periodicidade estipulada pela Resolução ANAC 236/2012, ou seja, a cada 120 (cento e vinte) dias; (iii) teria realizado desemborrachamento da pista 11L/29R, em 11/05/2014, e da pista 11R/29L, em 14/05/2014 – portanto, pouco mais de 30 dias antes da inspeção da ANAC – e que havia novo procedimento programado para 14 a 19/07/2014; (iv) o maior acúmulo de borracha nos pontos de visada é situação admitida pelo RBAC 153; (v) na parte central da pista a sinalização horizontal se mantinha plenamente visível; (vi) não é possível fazer a pintura da faixa central sem o anterior desemborrachamento da pista; e (vii) não haveria qualquer registro de qualquer comunicação de dificuldades operacionais relativas à sinalização horizontal das pistas. O autuado cita, ainda, doutrinas que ressaltam a importância do *princípio da razoabilidade* no direito administrativo.

A defesa da empresa interessada traz, *como anexos*, os seguintes documentos: (a) Planejamento de Manutenção Para Roçagem de Gramado Próximo a RWYs, com início da pista 11R/29L em 14/07/2014 e fim em 28/07/2014; e Planejamento para Medição de Atrito, Macroestrutura e Desemborrachamento de RWY do ano de 2014 (fl. 26); (b) Planejamento de Interdição de Pistas SBBR, de julho a agosto de 2014 (fl. 27); (c) Solicitação de publicação de informação nº 658/2014/GOPS/SIA, feito pela ANAC (GOPS) para Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea, em 27/06/2014 (fl. 28); e (d) Solicitação de publicação de informação nº 659/2014/GOPS/SIA, feito pela ANAC (GOPS) para Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea, em 27/06/2014 (fl. 28).

Em 20/06/2014, *por despacho*, o presente processo foi encaminhado à Assessoria de Infrações e Multas – AIM para análise e decisão (fl. 21).

Na fl. 21, consta Despacho de Encaminhamento do Auto de Infração 1787/2014, de 20/06/2014;

Em 23/07/2014, foi certificada a tempestividade e encaminhado o presente processo à Assessoria de Infrações e Multas – AIM, para análise e decisão – fl. 29.

Termo de Encerramento de Trâmite Físico – TETF, sendo o presente processo convertido em processo eletrônico e passando a tramitar no Sistema Eletrônico de Informações (SEI! 0072414).

Em 08/05/2017, foi promovida diligência interna à Gerência de Certificação e Segurança Operacional – GCOP (SEI! 0656673).

Em 26/05/2017 (SEI! 0703324 e 0711183), a área técnica apresenta as suas considerações.

Em 02/06/2017, o Auto de Infração foi convalidado, passando a vigorar com a seguinte capitulação (SEI! 0734667):

Código da Ementa: CLS 15

CAPITULAÇÃO: A infração está capitulada no Art. 36 §1º c/c art. 289, I ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, c/c item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, com redação vigente à época dos fatos, sujeitando o infrator à aplicação das medidas administrativas previstas.

Em razão da diligência e da convalidação, o interessado foi intimado para se manifestar no prazo de vinte dias (SEI! 0734703).

A empresa interessada recebeu a referida notificação, em 07/06/2017 (SEI! 0761780), oportunidade em

que, apesar de ter vista aos autos e extrair cópia de inteiro teor, em 08/06/2017 (SEI! 0754929), não apresenta quaisquer considerações (SEI! 1076099).

O setor competente, em decisão motivada, datada de 29/09/2017 (SEI! 1103494 e 1103534), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no §1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08, aplicando, considerando a presença de uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais).

*No presente processo*, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão (SEI! 1154085), em 20/11/2017 (SEI! 1284617), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 30/11/2017 (SEI! 1307785), alegando: (i) "[...] possuía um gerente de segurança operacional cadastrado e treinado pela ANAC/OACI em gestão de risco de segurança operacional e Profissional de Manutenção habilitado para avaliação da integridade das infraestruturas aeroportuárias, que analisaram a situação em função dos requisitos aplicáveis do RBAC 154 e 153 e, assim, garantiram que mesmo com a existência de acúmulo de borracha sobre a sinalização horizontal, a PPD atendia os requisitos regulamentares e operava de acordo com o nível de segurança operacional aceito por essa Agência"; (ii) "[...] ao tratar das normas sobre condições adequadas de pista de pouso e decolagem infere que o acúmulo de borracha nas PPD e ocorrência diuturna e a característica que vai avaliar a real adequação das condições do pista e a sua aderência (mediada pelo coeficiente de atrito da mesma)"; (iii) "[...] durante as operações de pouso, por utilizarem orientações eletrônicas e visuais similares, relacionados ao posicionamento ideal para o toque no PPD, os pilotos tendem a tocar em uma porção bem específica do mesmo (Zona de Toque), que, em função do forte desaceleração e frenagem dos aeronaves, recebe depósitos significativos de resíduos de borracha"; (iv) houve a reformulação do RBAC 153 e deve ser aplicada a retroatividade da norma mais benéfica; e (v) alguns aspectos secundários.

#### **Dos Outros Atos Processuais:**

- Relatório de Atividades, datado de 14/06/2014, de 17h00min até às 23h00min (fls. 01 até 19);
- Despacho nº. 19/2014/GOPS/SIA, de 20/06/2014;
- Aviso de Recebimento - AR, de 26/06/2014 (fl. 22);
- Despacho nº. 442/201/GFIS/SIA/ANAC, de 23/07/2014 (fl. 22);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, de 26/10/2016 (SEI! 0072414);
- Folhas do Processo nº. 01 a 29 (melhor resolução) (SEI! 0344303);
- Despacho COIM, de 08/05/2017 (SEI! 0656673);
- Despacho GTEA, de 26/05/2017 (SEI! 0703324);
- Despacho GCOP, de 26/05/2017 (SEI! 0711183);
- Despacho COIM, de 02/06/2017 (SEI! 0734667);
- Notificação de Convalidação nº 15(SEI)/2017/AIM/GNAD/SIA-ANAC, de 02/06/2017 (SEI! 0734703);
- Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral, de 01/06/2017 (SEI! 0735203);
- Certidão de Vista do Processo, de 22/09/2016 (SEI! 0754929);
- Aviso de Recebimento - AR, de 07/06/2017 (SEI! 0761780);
- Certidão COIM, de 19/09/2017 (SEI! 1076099);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 691(SEI)/2017/AIM/GNAD/SIA-ANAC, de

09/11/2017 (SEI! 1154085);

- Extrato SIGEC, de 16/10/2017 (SEI! 1154091);
- Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral, de 09/11/2017 (SEI! 1154099);
- Despacho COIM, de 20/11/2017 (SEI! 1256374);
- Aviso de Recebimento - AR, de 20/11/2017 (SEI! 1284610 e 1284617);
- Certidão ASJIN, de 07/12/2017 (SEI! 1314725);
- Despacho ASJIN, de 30/05/2018 (SEI! 1825474); e
- Extratos SIGEC, de 25/11/2019 (SEI! 3762362).

**É o breve Relatório.**

## 2. DAS PRELIMINARES

### ***Da Regularidade Processual:***

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 26/06/2014 (fl. 22), a autuada protocolou/enviou defesa, em 16/07/2014 (fls. 23 a 28). Autuada foi notificada para manifestação sobre o teor da diligência direcionada ao setor técnico desta ANAC – GCOP (SEI! 0656673), oportunidade em que este setor encaminha suas considerações, em 26/05/2017 (SEI! 0703324 e 0711183). Em 02/06/2017, o referido Auto de Infração foi convalidado (SEI! 0734667). Em razão da diligência e da convalidação, o interessado foi intimado para se manifestar no prazo de vinte dias (SEI! 0734703), recebendo a referida notificação, em 07/06/2017 (SEI! 0761780), oportunidade em que, apesar de ter vista aos autos e extrair cópia de inteiro teor, em 08/06/2017 (SEI! 0754929), não apresenta quaisquer considerações (SEI! 1076099). O setor competente, em decisão motivada, datada de 29/09/2017 (SEI! 1103494 e 1103534), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no §1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08, aplicando, considerando a presença de uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais). *No presente processo*, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão, em 20/11/2017 (SEI! 1284617), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 30/11/2017 (SEI! 1307785). O referido recurso foi certificado como tempestivo, por certidão (SEI! 1314725).

*Sendo assim*, aponto que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

## 3. DA FUNDAMENTAÇÃO

### ***Quanto à Fundamentação da Matéria – Emborrachamento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem com encobrimento das mesmas.***

A empresa interessada foi autuada pelo ***emborrachamento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem com encobrimento das mesmas***, em afronta ao §1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08, cujo Auto de Infração nº. 1787/2014 foi lavrado em 17/06/2014 (fl. 20), com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 14/06/2014      HORA: 15h30      LOCAL: Pátio de Aeronaves 1  
Código da Ementa: CSL 19

Descrição da Ocorrência: *Emborrachamento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem com encobrimento das mesmas.*

#### HISTÓRICO:

As faixas de centro de pista das duas pistas de pouso e decolagem estão encobertas por depósitos de borracha em grande parte de sua extensão.

Na inspeção das pistas juntamente com os fiscais de pátio da INFRAMERICA ficou evidenciado o emborrachamento (deposição de borracha) das pistas em especial a faixa central da pista impossibilitando a sua visualização em grande parte de sua extensão.

As evidências fotográficas desta não conformidade estão registradas nos relatórios de fiscalização da operação copa do mundo.

Capitulação: Art 36 §1º c/c art 289, inciso I, da Lei Nº 7565 de 19/12/1986 (CBA), item 19 da Tabela II constante do Anexo III da Res ANAC Nº 25/2008 e suas alterações, com descumprimento do estabelecido no RBAC 153 item 153.217(d)(1)(ii)(i).

O fato foi enquadrado no §1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, por infringir o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00), abaixo transcritos, *in verbis*:

#### **CBA**

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

(...)

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I – multa; (...)

#### **RBAC 153 – Emenda 00**

153.217 AUXÍLIOS VISUAIS PARA NAVEGAÇÃO E INDICAÇÃO DE ÁREAS DE USO RESTRITO

(...)

(d) Sinalização horizontal

(1) O operador de aeródromo deve, quanto à sinalização horizontal, atender ao estabelecido no parágrafo 153.217(a) e ainda aos seguintes requisitos:

(...)

(ii) manter a integridade da sinalização horizontal quanto à sua visualização, de forma a não propiciar as seguintes condições:

(i) Em 20m (vinte metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - perda de pigmentação da sinalização desagregação parcial da sinalização ou depósito de material não original sobre a sinalização, de forma a não permitir sua perfeita visualização, excetuando-se a sinalização de ponto de visada quanto ao acúmulo de borracha; (...)

Ademais, o ANEXO III da Resolução ANAC nº 25/2008, no item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos), previa, à época dos fatos, a aplicação de sanção de multa nos valores mínimo (R\$ 40.000,00), intermediário (R\$ 70.000,00) e máximo (R\$ 100.000,00) para a conduta descrita como:

#### **ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08**

##### **Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) (...)**

15. Deixar de manter em boas condições a sinalização horizontal, vertical ou luminosa; (...)

Patamar Mínimo (R\$ 40.000,00)	Patamar Médio (R\$ 70.000,00)	Patamar Máximo (R\$ 100.000,00)
--------------------------------	-------------------------------	---------------------------------

Destaca-se que, com base na Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do

ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/2008, para *pessoa jurídica*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 40.000,00 (grau mínimo); R\$ 70.000,00 (grau médio) ou R\$ 100.000,00 (grau máximo).

Ao se relacionar os fatos concretos, estes descritos no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo atuado.

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

No caso em tela, o agente de fiscalização desta ANAC, em Relatório de Atividades, datado de 14/06/2014, de 17h00min até às 23h00min (fls. 01 até 19), aponta uma não conformidade, conforme abaixo transcrito, *in verbis*:

**Relatório de Atividades** (fls. 01 a 19) (...)

Pista totalmente emborrachada - não é possível ver a linha de centro.

[Fotos do local na pág. 05] (...)

Importante reforçar o aposto em análise de primeira instância (SEI! 1103494), oportunidade em que o setor técnico pode apresentar considerações importantes, quanto ao infracional que está sendo imputado à empresa interessada, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

**Análise de Primeira Instância** (SEI! 1103494) (...)

A matéria tratada nos autos cuida da **obrigação de preservar íntegra e visível a sinalização horizontal de eixo de pista de pouso e decolagem** (“faixa de centro”). A sinalização horizontal consiste em informação aeronáutica, que compõe os auxílios visuais à navegação aérea, por meio de pintura na pista de pouso e decolagem, na pista de táxi, no pátio de aeronaves ou em outra área do aeródromo, destinada a orientar ou prestar informações aos pilotos de aeronaves e motoristas que trafegam nas vias de serviços.

A norma vigente à época dos fatos (RBAC 153 – Emenda 00) ao **exigir do operador aeroportuário manutenção adequada de modo a manter a pigmentação da sinalização, evitar a deposição de material não original (a borracha, por exemplo) sobre a sinalização**, requer ações de manutenção preventiva voltadas para manter a perfeita visualização, à parte a sinalização de ponto de visada, normalmente marcada pelo acúmulo de borracha.

O acúmulo de depósitos de borracha oriunda de pneus de aeronaves é inevitável na zona de toque de pistas, em particular naquelas usadas com regularidade pela aviação comercial. Assim, **deverá a Administração Aeroportuária monitorar o impacto do acúmulo de borracha sobre a sinalização horizontal e intervir para restauração da pintura sempre que o emborrachamento puder comprometer a visibilidade dos auxílios à navegação aérea.**

Depreende-se, do que consta nos autos, que em inspeção às pistas de pouso e decolagem de SBBR, realizada em 14/06/2014, **a fiscalização da ANAC constatou que, em decorrência do emborrachamento da pista, a faixa central estava encoberta, impossibilitando sua visualização em grande extensão.**

A situação foi **evidenciada nas fotografias anexadas ao Relatório da Inspeção**, em especial, à fl.03 e 05 do arquivo Anexo Melhor Resolução - fls. 01 a 29 (0344303), em que estão retratadas imagens das pistas 11R/29L com a legenda “Na pista ‘nova’ 11R/29L, onde verificamos a pista totalmente emborrachada, com a sinalização de centro de pista totalmente encoberta pela borracha”.

As imagens mostram que **o encobrimento da sinalização horizontal estava tão acentuado, a ponto de quase não ser possível identificar a pintura da faixa sobre o pavimento** (fl. 03). Da mesma forma, à fl. 05, sob a legenda “Pista totalmente emborrachada, não é possível ver a linha de centro”, identifica-se pavimento escuro, em que não é possível identificar a existência de pintura de faixa central.

É fato **ser do operador aeroportuário a responsabilidade pela manutenção da sinalização horizontal**. Assim sendo, ao proceder à remoção do excesso de borracha (desemborrachar a pista), deve cuidar o operador aeroportuário para manter a pintura da superfície da pista, de forma a não prejudicar a sinalização horizontal. Isso porque o propósito da remoção de borracha visa a

restaurar o nível de fricção aceitável operacionalmente e retirar a capa de borracha que eventualmente possa estar cobrindo as marcas de pintura na pista( sinalização horizontal). Quanto maior a intensidade das operações, maior a deposição de borracha; resulta disso redução progressiva da textura do pavimento e a área pintada é coberta na proporção do acúmulo de borracha acumulada.

A obrigação de prover a adequada manutenção da pista de pouso e decolagem, inclusive a remoção do emborrachamento e manutenção da visibilidade da sinalização horizontal, decorre de previsão legal e normativa. No § 1º, art. 36, do Código Brasileiro de Aeronáutica consta que a construção, a administração de aeroportos sujeita-se às normas e controles da autoridade de aviação civil, neste caso a Anac. Sendo que, havendo infração aos preceitos deste Código, bem como aos da legislação a ele complementar(normas da Anac), esta Agência poderá tomar providências administrativas, dentre elas, a de multa, conforme previsão do art. 289, I, do mesmo diploma legal. (...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, *no caso em tela*, ao se confrontar os aspectos fáticos com os fundamentos jurídicos disposto na legislação vigente, identifica-se a materialidade do ato tido como infracional.

## 5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 26/06/2014 (fl. 22), a autuada protocolou/enviou defesa, em 16/07/2014 (fls. 23 a 28).

*Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada, em sede defesa*, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância enfrentou todos, oportunidade em que pode afastá-los, apresentados 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 Relator afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 29/09/2017 (SEI! 1103494 e 1103534), *em especial*, no apontado na referida decisão, conforme apontado abaixo, *in verbis*:

### **Análise de Primeira Instância** (SEI! 1103494) (...)

Acerca dos argumentos apresentados em defesa, há que se destacar, inicialmente, que as ações de desemborrachamento da pista decorrentes da (então vigente) Resolução ANAC 236/2012 referem-se ao dever de manter as pistas em conformidade com os requisitos de aderência, ou seja, abordam a necessidade de preservação dos coeficientes de atrito e macrotextura das pistas de pouso e decolagem em operação.

Não há, na imputação constante dos autos, a indicação de que tenha havido violação a estes requisitos. O que se imputa pelo Auto de Infração nº 01787/2014 é meramente o encobrimento da faixa central das pistas de pouso e decolagem por emborrachamento, não se tecendo qualquer consideração acerca das condições de aderência da pista à ocasião da inspeção.

Cuida-se, portanto, no presente processo, de violação ao dever de manutenção da sinalização horizontal visível.

De se destacar, ainda, que não é suficiente, para atendimento ao normativo, que apenas a sinalização horizontal na parte central da pista se mantenha visível. Ao contrário, o requisito indicado no Auto de Infração exige que o operador mantenha a **integridade da sinalização horizontal quanto à sua visualização**, de forma a não propiciar a perda de pigmentação da sinalização, desagregação parcial da sinalização ou depósito de material não original sobre a sinalização em 20m (vinte metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas. As fotografias já mencionadas fazem prova da descaracterização da pintura (sinalização horizontal) da faixa central em grande extensão em razão do depósito de borracha, se estendendo para além do ponto de visada.

Tampouco a falta de registro de dificuldades operacionais é suficiente para afastar a irregularidade. Destaca-se que, como já mencionado, a sinalização horizontal constitui informação aeronáutica, que compõe os auxílios visuais à navegação aérea, por meio de pintura na pista de pouso e decolagem, na pista de táxi, no pátio de aeronaves ou em outra área do aeródromo, destinada a orientar ou prestar informações aos pilotos de aeronaves e motoristas que trafegam nas vias de serviços.

Assim, a relevância de manter a sinalização íntegra é condição para a adequada orientação de aeronaves, exigindo-se que sua visibilidade seja preservada para prevenir a ocorrência de evento prejudicial à segurança operacional. No contexto, se exige do operador de aeródromo que preserve a sinalização em perfeitas condições de visualização justamente para prevenir reportes de dificuldades operacionais.

Por fim, no que concerne à alegada impossibilidade de “fazer pintura de faixa central sem o anterior desemborrachamento, que é realizado por requisito regulamentar a cada 120 dias”, há que se mencionar o posicionamento técnico da GCOP sobre o tema (Despacho GTEM 0703324):

“Com relação ao questionamento "c)", primeiramente vale destacar que o monitoramento do acúmulo de borracha na PPD por parte do operador é importante **tanto pelo aspecto das condições de aderência da pista, quanto pelo aspecto de integridade da sinalização horizontal, uma vez que é evidente que o acúmulo de borracha na PPD aos poucos começa a comprometer a visualização desta sinalização**, principalmente nas regiões da pista mais exigidas pelo pouso de aeronaves.

Se por um lado o regulamento não exige uma frequência mínima de remoção de borracha enquanto o valor do coeficiente de atrito da PPD estiver igual ou acima do nível de manutenção, por outro **o regulamento estabelece que o operador deve manter a homogeneidade e integridade da sinalização horizontal quanto à sua visualização e, considerando o questionamento levantado, não impede a realização de pintura da faixa central sem o anterior desemborrachamento da pista.** Em situações de acúmulo considerável de borracha na pista de pouso e decolagem, o ideal, e até comum, é que a remoção desse acúmulo seja realizada antes de uma possível revitalização da sinalização horizontal, uma vez que a presença de material contaminante pode prejudicar a aderência da tinta ao revestimento do pavimento. No entanto, como já mencionado, **não há nenhum impedimento, por parte do regulamento, que a pintura da faixa central seja executada sem que tenha ocorrido uma anterior remoção de borracha na PPD.**” (original não grifado).

Como se depreende da manifestação da área técnica, não há nenhum impedimento regulamentar à realização da pintura sem realização prévia de desemborrachamento, ou, ainda, da realização de desemborrachamento seguido de pintura mais frequentemente do que o exigido na Resolução ANAC 236/2012, se necessário para preservação da integridade da sinalização horizontal.

Registre-se, por fim, que a despeito de regularmente notificado sobre o teor da diligência supracitada – e de ter retirado cópia integral dos autos – o autuado preferiu não se manifestar sobre o seu conteúdo, prerrogativa que lhe assiste e não prejudica o seguimento do processo administrativo.

Pelos motivos descritos e, ante as evidências juntadas aos autos, entende-se caracterizada a infração, de autoria da autuada descrita no AI nº 01787/2014, razão pela qual se propõe que seja aplicada a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986.

(...)

**(grifos no original)**

O setor competente, em decisão motivada, datada de 29/09/2017 (SEI! 1103494 e 1103534), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no §1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08, aplicando, considerando a presença de uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais).

No presente processo, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão, em 20/11/2017 (SEI! 1284617), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 30/11/2017 (SEI! 1307785), alegando:

(i) “[...] possuía um gerente de segurança operacional cadastrado e treinado pela ANAC/OACI em gestão de risco de segurança operacional e Profissional de Manutenção habilitado para avaliação da integridade das infraestruturas aeroportuárias, que analisaram a situação em função dos requisitos aplicáveis do RBAC 154 e 153 e, assim, garantiram que mesmo com a existência de acúmulo de borracha sobre a

sinalização horizontal, a PPD atendia os requisitos regulamentares e operava de acordo com o nível de segurança operacional aceito por essa Agência" - O fato da empresa recorrente contar com um gerente de segurança no aeroporto não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado. Na verdade, *como visto na fundamentação a este voto*, a empresa recorrente deveria ter observado e cumprido a normatização. O fato é que **"a fiscalização da ANAC constatou que, em decorrência do emborrachamento da pista, a faixa central estava encoberta, impossibilitando sua visualização em grande extensão"**, o que não pode ocorrer, conforme visto acima. É de responsabilidade da Administração Aeroportuária a manutenção das necessárias sinalizações nas faixas de pista, o que, *no caso em tela*, não ocorreu.

(ii) "[...] ao tratar das normas sobre condições adequadas de pista de pouso e decolagem infere que o acúmulo de borracha nas PPD e ocorrência diuturna e a característica que vai avaliar a real adequação dos condições do pista e a sua aderência (mediada pelo coeficiente de atrito da mesma)" - Independentemente da normatização com relação ao desemborrachamento da PPD, a Administração Aeroportuária deve estar preparada para intervir quanto entender que a normatização esteja comprometida, mesmo por outro fator que, *naquele momento*, não se demonstre e afronta à determinada norma. *No caso em tela*, se verifica haver uma periodicidade para se realizar o desemborrachamento da PPD, o que não se discutiu nesse processo, mas, também, deve-se observar outra norma, a qual determina que a Administração Aeroportuária deve assegurar a preservação da sinalização horizontal nas faixas de pista. *Sendo assim*, a Administração Aeroportuária deveria, *sim*, ter se atentado para o fato de restar prejudicada a sinalização horizontal da PPD, *conforme confirmado pelo agente fiscal*, e, desta forma, ter realizado ações no sentido de evitar o descumprimento da norma, *o que não ocorreu no caso em tela*, como visto no presente processo.

(iii) "[...] durante os operações de pouso, por utilizarem orientações eletrônicas e visuais similares, relacionados ao posicionamento ideal para o toque no PPD, os pilotos tendem a tocar em uma porção bem específica do mesmo (Zona de Toque), que, em função do forte desaceleração e frenagem dos aeronaves, recebe depósitos significativos de resíduos de borracha" - Sim, *realmente*, no local de ponto de toque de aeronaves observa-se, *em regra*, o acúmulo de resíduos das borrachas dos pneus das aeronaves, o que deve ser objeto de atenção por parte da Administração Aeroportuária, como forma de manter as funcionalidades da sinalização existente, como forma de, *assim*, vir a assegurar ao fim a que se destina. O fato é que, *em vistoria no local indicado*, o agente fiscal identificou que as marcas existentes de borrachas dos pneus das aeronaves prejudicou a sinalização da PPD, o que, *como visto*, não coaduna com a normatização em vigor.

(iv) houve a reformulação do RBAC 153 e deve ser apicada a retroatividade da norma mais benéfica - É fato que a normatização administrativa deve e está sempre em constante mudança, pois deve se adequar aos avanços tecnológicos, bem como outros fatores de influência na normatização que devem ser seguidos. *No entanto*, o fato de uma norma administrativa, *com o passar dos tempos*, ter caído em desuso ou, *até mesmo*, ter reduzido o seu alcance, não serve como excludente de sua responsabilização pelo ato infracional já cometido. O ente regulado deve atender as normas vigentes a época, o que, *do contrário*, resultará, *se for o caso*, em sua responsabilização administrativa, caso venha, *de alguma forma*, a não observá-las. Conforme entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC, as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras, *o que não é o caso do presente processo*.

(v) alguns aspectos secundários - A empresa recorrente, *ao final*, aponta a necessidade do processo administrativo sancionador atender aos princípios da *proporcionalidade* e da *razoabilidade*, o que se deve concordar, pois este deve ser um dos valores a serem perseguidos na atuação da Administração no seu trato com os entes regulados. Ocorre que, *ao se analisar todos os atos processuais*, bem como o trâmite do presente processo, não se pode apontar qualquer vício que possa vir a macular o atingimento de seus objetivos. Observa-se ter a Administração Pública observado e cumprido todos os princípios informadores da Administração Pública, dentre estes os referenciados pela recorrente. Não há qualquer tipo de vício no presente processo que possa, *por qualquer motivo*, impedir que esta ANAC venha a decidir, *agora*,

definitivamente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado. Quanto ao valor da sanção administrativa não atender ao princípio da *razoabilidade*, conforme alegado pela recorrente, deve-se apontar que a este Relator, *no pleno exercício de suas funções*, não cabe questionar a legalidade da normatização exarada por esta ANAC, a qual, *conforme visto*, se encontrava em pleno vigor, à época dos fatos, com exceção daquelas, *manifestamente*, ilegais, o que não é o caso.

Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue apresentar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

## 6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

### *Da Norma Vigente à Época dos Fatos:*

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), tem-se que apontar a sua regularidade, por estar dentro dos limites impostos, à época, pela *então vigente* Resolução ANAC n.º 25/08.

No presente processo administrativo, observa-se a revogação trazida pela Resolução ANAC n.º 382, de 14/06/2016, *em especial*, quanto ao item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC n.º 25/08.

Importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC n.º 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

### *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 n.º 25/08, bem como a *hoje vigente* Resolução ANAC n.º 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 a existência de uma das condições atenuantes, conforme previsto no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º 25/08, bem como no inciso III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. n.º 472/18, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC n.º 25/08**

##### **CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES**

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

(...)

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 25/11/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 3762362), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Não se pode apontar a aplicação da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), bem como, previsto no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*, na medida em que, *conforme se observa do processamento ora em curso*, a empresa em momento nenhum reconhece o ato infracional cometido, apontando, *desde o primeiro momento em que se apresenta no processo*, requer "[...] que seja julgado insubsistente o auto de infração que ora se ataca com a competente baixa dos seus registros nesse órgão por não estar legitimada a pretensão do agente fiscalizador". Ao final, em sede recursal, a empresa interessada requer "que seja reformada a decisão de primeira instância que ora se ataca, de modo a proceder com o arquivamento do presente processo em razão da perda do objeto haja vista a evolução regulatória".

Entende-se que, quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), bem como, previsto no inciso I do §1º do art. 36, §1º da Resolução ANAC nº 472/2018, 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.

Sendo assim, *como visto*, a empresa, *em nenhum momento*, reconhece o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, buscando, *ao atacar o processo em curso*, excluir a sua responsabilidade administrativa, não se podendo, então, considerar que houve por parte da empresa a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como pelo inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

*Da mesma forma*, não se poderá entender ter a possibilidade de 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. *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 da empresa interessada 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*.

### ***Das Condições Agravantes:***

*No caso em tela*, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18, conforme abaixo *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

##### **CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES**

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades 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 - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, então, existir uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAc nº. 25/08, e, conforme disposto, no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, e, conforme disposto, nos incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18).

## **7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais). Destaca-se que, com base na Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/2008, para *pessoa jurídica*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 40.000,00 (grau mínimo); R\$ 70.000,00 (grau médio) ou R\$ 100.000,00 (grau máximo).

Na medida em que há uma das circunstâncias atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como previsto no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como previstos nos incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), o valor da sanção a ser aplicada deve ser aplicado no *patamar mínimo* do previsto, *ou seja*, R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), este referente ao ato infracional cometido.

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

## 8. DO VOTO

Pelo exposto, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)**, que é o *patamar mínimo* previsto para o ato infracional cometido.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 16 de março de 2020.

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**  
Especialista em Regulação de Aviação Civil  
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 16/03/2020, às 10:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4111326** e o código CRC **02879C67**.

SEI nº 4111326



## VOTO

**PROCESSO: 00058.053770/2014-01**

**INTERESSADO: INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A**

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN 4111326, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso e **MANTER** a multa de **R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, com fundamento no § 1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, pelo fato da autuada *permitir o encobrimento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem, por emborrachamento* .

**HENRIQUE HIEBERT**

(SIAPE 1586959 - Membro Julgador - Portaria ANAC nº 3.625, de 31/10/2017)



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/03/2020, às 10:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4172607** e o código CRC **EA60BEE0**.

SEI nº 4172607

VOTO

PROCESSO: 00058.053770/2014-01

INTERESSADO: INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN 4111326, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso e **MANTER** a multa de **R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, com fundamento no § 1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, pelo fato da autuada *permitir o encobrimento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem, por emborrachamento* .

*Cássio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1567237

Presidente da Turma Recursal - Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 24/03/2020, às 10:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4173371** e o código CRC **6F107BFA**.

SEI nº 4173371

**CERTIDÃO**

Brasília, 24 de março de 2020

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA**  
**507ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN**

**Processo:** 00058.053770/2014-01

**Interessado:** INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A

**Auto de Infração:** 1787/2014

**Crédito de multa:** 661.701/17-8

**Membros Julgadores ASJIN:**

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Sessão Recursal
- Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - **Relator**
- Henrique Hiebert - SIAPE 1586959 - Portaria ANAC nº 3.625, de 31/10/2017 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, por unanimidade, votou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais)**, com fundamento no § 1º do art. 36 e inciso I do art. 289, ambos do CBA, c/c o item 153.217(d)(1)(ii)(i) do RBAC 153 (Emd 00) e c/c o item 15 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, pela infração descrita como "*permitir o encobrimento da faixa de centro de pista das pistas de pouso e decolagem, por emborrachamento*".

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 24/03/2020, às 14:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/03/2020, às 15:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/03/2020, às 17:47, conforme horário oficial de



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4175309** e o código CRC **5C6EC607**.