



## VOTO

**PROCESSO: 00065.035562/2019-38**

**INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**

### **SESSÃO DE JULGAMENTO DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA**

**AINI: 008987/2019**

**Data da Lavratura: 02/07/2019**

**Nº SIGEC: 670.324/20-0**

**Infração:** *Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves (ocorrências a partir de 04/12/2018).*

**Enquadramento:** inciso I do artigo 289 do CBA c/c o item 153.205 (e)(1) do RBAC 153 - EMENDA nº 04, de 14/05/2019 (Resolução ANAC nº. 517, de 14/05/2019, publicada no D.O.U. em 15/05/2019), e c/c o item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM 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 153.205 (e)(1) do RBAC 153 - EMENDA nº 04, de 14/05/2019 (Resolução ANAC nº. 517, de 14/05/2019, publicada no D.O.U. em 15/05/2019), e c/c o item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, cujo Auto de Infração nº. 008987/2019 foi lavrado em 02/07/2019 (SEI! 3191889), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 008987/2019** (SEI! 3191889)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 09.0000153.0075

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves (ocorrências a partir de 04/12/2018).

**HISTÓRICO:** Houve descumprimento do item 153.205 (e)(1) - Norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária. De acordo com informações do Relatório de Fiscalização (023P/SIA-GFIC/2019), o operador do aeródromo descumpriu o dever de manter a pista de pouso e

decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água. (Figuras 23 a 27).

**CAPITULAÇÃO:** Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 153, item 153.205 (e)(1); Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela II: Construção, Modificação, Operação, Manutenção e Resposta à Emergência em Aeródromos, cód. CMO, item x).

**DADOS COMPLEMENTARES:** Aeródromo: SBBV - Classe do aeródromo (Segurança Operacional): II - Data da Ocorrência: 16/05/2019.

Tipo de defeito: Deformações que propiciam o acúmulo de água - Localização na PPD: Diversos pontos.

(...)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência nº 009205/2019/SIA, de 02/07/2019 (SEI! 3191959), aponta não conformidades, conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

**Relatório de Ocorrência nº 009205/2019/SIA (SEI! 3191959)**

(...)

**DESCRIÇÃO:**

Há deformações na pista de pouso e decolagem de SBBV que propiciam o acúmulo de água em diversos pontos: Área de giro próxima à cabeceira 26, proximidade da TWY E no sentido 26-08, interseção da TWY G com a pista de pouso e decolagem, próximo à cabeceira 08, Zona de toque próxima à cabeceira 26. (Figuras 23 a 27 do RIA 023P/SIA-GFIC/2019) Em situação de pista contaminada por acúmulo de lâmina d'água, a velocidade empregada na aterragem da aeronave pode comprometer a aderência dos pneus ao solo, podendo ocasionar a perda do controle direcional da aeronave.

(...)

**(grifos no original)**

A fiscalização desta ANAC, em ANEXO ao referido Relatório de Ocorrência, apresenta o seguinte documento: RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA 023P/SIA-GFIC/2019, (NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS), referente à inspeção ocorrida no aeródromo SBBV - Atlas Brasil Catanhede, no período entre os dias 14/05 a 16/05/2018 (Processo nº 00065.018907/2019-99) (SEI! 3191960).

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 10/07/2019 (SEI! 3242829), a autuada protocolou/enviou defesa, em 24/07/2019 (SEI! 3273911), oportunidade em que afirma que: (i) não há fundamento legal para a aplicação da penalidade, já que, *segundo entende*, os dispositivos não encontram previsão expressa nos artigos do CBA, resultando em nulidade do Auto de Infração nº 008987/2019; (ii) os serviços de manutenção da pista destinados a solucionar os apontamentos efetuados pela ANAC estavam programados para ocorrer entre 09 e 13/09/2019, o que, segundo alega, havia sido comunicada à ANAC no âmbito do Processo nº. 00058.026025/2019-66 (SEI! 3235600); (iii) a Agência estava ciente de todas as ações que seriam tomadas a respeito da pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (SBBV); (iv) os serviços de manutenção, inclusive com medição de macrotextura da pista de pouso e decolagem, são realizados “periodicamente” por meio de “Ata de Registro de Preços”, resultando na elaboração de “competente relatório técnico”; (v) a partir de medições de atrito realizadas em 01/07/2019, inclusive em condições de pista molhada, sustenta que a pista de pouso e decolagem “se encontrava segura e com os coeficientes de atrito dentro dos limites de tolerância previstos para a realização de operações com a necessária segurança”; (vi) não existiam “trecho(s) de pista com profundidade média de macrotextura abaixo dos mínimos normativos”, após realizar, em 03/07/2019, medições de macrotextura na pista de pouso e decolagem; e (vii) subsidiariamente, na hipótese de prevalecer o entendimento pela aplicação de penalidade, requer que a multa seja fixada em seu “mínimo permissivo legal”. Em anexo, *a sua peça de defesa*, a empresa interessada apresenta os seguintes documentos:

a) Cópia da Ata de Registro de Preços nº 001/LACC-8/SBBV/2019 (Pregão-e nº 049/LALI-5/SBBV/2018);

- b) Cópia do Relatório Técnico “RTm/SBBV-001/2019-PPD-08/26 R(0)”, de 05/07/2019, referente à medição de macrotextura realizada em 03/07/2019 na pista de pouso e decolagem 08/26 do Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (SBBV);
- c) Cópia do Relatório Técnico “RTa/SBBV-001/2019-PPD-08/26 R(0)”, de 03/07/2019, referente à medição de atrito realizada em 01/07/2019 na pista de pouso e decolagem 08/26 do Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (SBBV); e
- d) Documentos com a finalidade de comprovar poderes de representação.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 30/06/2020 (SEI! 4401264 e 4401707), confirmou o ato infracional, aplicando, com a ausência de quaisquer das condições atenuantes e/ou agravantes, previstas no incisos dos respectivos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, a sanção de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), que é o *valor médio* previsto no item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

**NOTA IMPORTANTE:** Observa-se que, por ocasião da lavratura do Auto de Infração nº. 008987/2019, de 02/07/2019 (SEI! 3191889), o agente fiscal aponta o item "x" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, como norma complementar a ser extraído o valor da sanção a ser aplicada, *se for o caso*. No entanto, em decisão de primeira instância, o servidor decisor entendeu ser mais adequado o enquadramento pelo item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, realizando, *naquele ato*, a convalidação necessária. Importante se reforçar não ter ocorrido qualquer tipo de prejuízo à empresa interessada, quanto à convalidação realizada por aquele setor decisório, pois o agente infrator se defende dos fatos, o que ocorreu com a segurança e tranquilidade que se espera de um processo administrativo sancionador que observa os direitos do interessado, *em especial*, quanto ao livre *contraditório* e à *ampla defesa*. Na verdade, observa-se que a capitulação pela alínea "n", *de certo modo*, "beneficiou" a empresa interessada, pois este último enquadramento possui, *como sanções correspondentes*, valores menores que os constantes do item "x", este descartado pelo setor de decisão de primeira instância.

No presente processo, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão, em 03/08/2020 (SEI! 4604959), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 12/08/2020 (SEI! 4642938 e 4642935), alegando que: (i) "[...] a análise quanto às condições da pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Boa Vista, assim como o levantamento das patologias porventura existentes na mesma são realizados conforme cronograma anual apresentado e aprovado pela ANAC, sem prejuízo das inspeções diárias que são efetuadas pela área de operações do aeroporto"; (ii) "[tais] análises permitem a verificação das reais condições físicas da PPD e, acaso seja verificada a presença de alguma patologia considerada relevante, a sua criticidade é objeto de análise quanto aos riscos para as operações"; (iii) "[...] os serviços de manutenção da referida PPD, destinados à solucionar os apontamentos efetuados pela ANAC no auto de infração, estão programados para ocorrer no período compreendido entre as datas de 9/9/2019 à 13/9/2019"; (iv) "[tais] informações já foram repassadas à ANAC no âmbito do processo nº 00058.026025/2019-66 e recibo eletrônico SEI nº 3235600, o que demonstra que essa agência é conhecedora de todas as ações que foram tomadas em face da PPD do Aeroporto de Boa Vista"; (v) "[...] a manutenção das condições a PPD é realizada mediante empresa contratada através da Ata de Registro de Preços atualmente em vigor, conforme demonstrado através de documentos anexos à impugnação da Infraero (documento 3273911)"; (v) "[...] a Infraero realiza periodicamente a medição da macrotextura da

PPD, com a elaboração do competente relatório técnico"; (vi) "[...] e foram realizadas medições de macrotextura em 3/7/2019 nas pistas ao Aeroporto Internacional de Boa Vista (documentação anexa à impugnação), onde restou concluído que não existem trechos de pista com profundidade média de macrotextura abaixo dos mínimos normativos"; (vii) "[...] são realizadas periodicamente as medições de atrito na PPD do referido aeroporto"; (viii) "[...] as medições de atrito realizadas, inclusive em condições de pista molhada, também demonstraram que esta se encontrava segura e com os coeficientes de atrito dentro dos limites de tolerância previstos para a realização de operações com a necessária segurança"; (ix) "[...] resta comprovado o atendimento às normas que regulamentam as condições de segurança que a PPD do referido aeroporto deve apresentar, em conformidade com o RBAC nº 153 (Emenda 01) – ANAC de 15 de junho de 2016 e demais normativos citados no referido relatório"; (x) "[...] é possível concluir-se que, em que pese ter sido verificada a presença de água em alguns trechos da PPD, tal fato não gerou qualquer risco às operações de pouso e decolagens, notadamente qualquer perda de controle direcional de aeronaves, uma vez que sempre estiveram preservados os índices de macrotextura e atrito de acordo com as exigências da própria ANAC, nada havendo a ser reparado"; (xi) "[...] impugna-se o auto de infração em apreço, eis que lavrado em desconformidade com a realidade dos fatos e, ainda, sem considerar a inocorrência de qualquer risco às operações aeroportuárias, a manutenção da qualidade da macrotextura e coeficiente de atrito, bem como todas as ações de manutenção que foram realizadas pela Infraero, demonstradas através dos documentos anexos à impugnação"; (xii) "[...] as conclusões que foram apresentadas nos relatórios técnicos acima mencionadas refutam, por completo, todos os fatos descritos pela ANAC que ensejaram a lavratura do auto de infração e estão descritos no mesmo"; (xiii) "[...] o RBAC 153.205(a)(1) resta afastado diante da comprovação de que os índices de macrotextura e os coeficientes de atrito da PPD sempre estiveram dentro dos mínimos exigidos, não havendo que se falar em deficiências à resistência à derrapagem"; e (xiv) "[demonstrada] [...] a ilicitude da lavratura do auto de infração, uma vez que as condutas positivadas na legislação citada pela ANAC como ensejadoras da possibilidade de penalização da Infraero restam de sobremaneira afastadas ante a ausência da prática da conduta atípica exigida em norma para tal desiderato, assim como os respectivos efeitos desta".

Por despacho da ASJIN, de 14/08/2020 (SEI! 4658089), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 08/10/2020, às 18h30min.

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

- Auto de Infração nº. 008987/2019, de 02/07/2019 (SEI! 3191889);
- Relatório de Ocorrência nº 009205/2019/SIA, de 02/07/2019 (SEI! 3191959);
- RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA 023P/SIA-GFIC/2019, (NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS), ocorrido no aeródromo SBBV - Atlas Brasil Catanhede, no período entre os dias 14/05 a 16/05/2018 (Processo nº 00065.018907/2019-99) (SEI! 3191960);
- Ofício nº 5898/2019/ASJIN-ANAC, de 05/07/2019 (SEI! 3206061);
- Aviso de Recebimento - AR, de 10/07/2019 (SEI! 3242829);
- Defesa da Empresa Interessada, de 24/07/2019 (SEI! 3273911);
- Despacho ASJIN, de 07/08/2019 (SEI! 3321391);
- Análise de Primeira Instância, de 03/06/2020 (SEI! 4401264);
- Decisão de Primeira Instância, de 30/06/2020 (SEI! 4401707);
- Extrato SIGEC, de 12/07/2020 (SEI! 4528315);
- Despacho ASJIN, de 13/07/2020 (SEI! 4528316);
- Ofício nº 6258/2020/ASJIN-ANAC, de 13/07/2020 (SEI! 4528318);

- Despacho ASJIN, de 28/07/2020 (SEI! 4583837);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 28/07/2020 (SEI! 4604959);
- Recurso da Empresa Interessada, de 12/08/2020 (SEI! 4642935);
- Documentos de Representação (SEI! 4642937);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 12/08/2020 (SEI! 4642938); e
- Despacho ASJIN, de 14/08/2020 (SEI! 4658089).

**É o breve Relatório.**

## 2. DAS PRELIMINARES

### *Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo*

Observa-se que o referido recurso interposto pela empresa interessada 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 Convalidação do Referido Auto de Infração:***

Observa-se que, por ocasião da lavratura do Auto de Infração nº. 008987/2019, de 02/07/2019 (SEI! 3191889), o agente fiscal aponta o item "x" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM

AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, como norma complementar a ser extraído o valor da sanção a ser aplicada, *se for o caso*. No entanto, em decisão de primeira instância, o servidor decisor entendeu ser mais adequado o enquadramento pelo item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, realizando, *naquele ato*, a convalidação necessária (SEI! 4401264 e 4401707). Importante se reforçar não ter ocorrido qualquer tipo de prejuízo à empresa interessada, *quanto à convalidação realizada por aquele setor decisório*, pois o agente infrator se defende dos fatos, o que ocorreu com a segurança e a tranquilidade que se espera de um processo administrativo sancionador que observa os direitos do interessado, *em especial*, quanto ao livre *contraditório* e à *ampla defesa*. Na verdade, observa-se que a capitulação pela alínea "n", *de certo modo*, "beneficiou" a empresa interessada, pois este último enquadramento possui sanções correspondentes cujos valores são menores que os constantes do item "x", este descartado pelo setor de decisão de primeira instância.

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

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 10/07/2019 (SEI! 3242829), a autuada protocolou/enviou defesa, em 24/07/2019 (SEI! 3273911). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 30/06/2020 (SEI! 4401264 e 4401707), confirmou o ato infracional, aplicando, com a ausência de quaisquer das condições atenuantes e/ou agravantes, previstas no incisos dos respectivos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, a sanção de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), que é o *valor médio* previsto no item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18. No presente processo, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão, em 03/08/2020 (SEI! 4604959), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 12/08/2020 (SEI! 4642938 e 4642935). Por despacho da ASJIN, de 14/08/2020 (SEI! 4658089), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 08/10/2020, às 18h30min.

*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 – Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves (ocorrências a partir de 04/12/2018).***

A empresa interessada (operador de aeródromo) foi autuada por *deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves (ocorrências a partir de 04/12/2018)*, em afronta ao inciso I do artigo 289 do CBA c/c o item 153.205 (e)(1) do RBAC 153 e c/c o item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, cujo Auto de Infração nº. 008987/2019, de 02/07/2019 (SEI! 3191889), foi lavrado com a seguinte descrição, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 008987/2019** (SEI! 3191889)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 09.0000153.0075

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o

acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves (ocorrências a partir de 04/12/2018).

**HISTÓRICO:** Houve descumprimento do item 153.205 (e)(1) - Norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária. De acordo com informações do Relatório de Fiscalização (023P/SIA-GFIC/2019), o operador do aeródromo descumpriu o dever de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água. (Figuras 23 a 27).

**CAPITULAÇÃO:** Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 153, item 153.205 (e)(1); Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela II: Construção, Modificação, Operação, Manutenção e Resposta à Emergência em Aeródromos, cód. CMO, item x).

**DADOS COMPLEMENTARES:** Aeródromo: SBBV - Classe do aeródromo (Segurança Operacional): II - Data da Ocorrência: 16/05/2019.

Tipo de defeito: Deformações que propiciam o acúmulo de água - Localização na PPD: Diversos pontos.

(...)

**NOTA IMPORTANTE:** Apesar de, *em Anexo ao presente processo*, constar o RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA 023P/SIA-GFIC/2019, (NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS), referente à inspeção ocorrida no aeródromo SBBV - Atlas Brasil Catanhede, no período entre os dias 14/05 a 16/05/2018 (Processo nº 00065.018907/2019-99) (SEI! 3191960), deve-se observar que a fiscalização desta ANAC registra como data da ocorrência o dia 16/05/2019, *ou seja*, oportunidade em que o *então* agente fiscal pode comprovar o ato tido como infracional, sendo esta a data a ser utilizada para todos os efeitos inerentes ao processamento em desfavor da empresa interessada. Deve-se entender, *assim*, que a anexação do referido Relatório ao presente processo serve, *tão somente*, para subsidiar entendimento no sentido de que, *realmente*, ocorreu o ato infracional objeto do presente, identificando que, *inclusive*, este ato já havia sido verificado, *em outra ocasião, ou seja*, no período em que ocorreu aquela inspeção anterior (entre os dias 14/05 e 16/05/2018), perdurando-se, *por fim*, até o dia 16/05/2019.

O fato foi enquadrado no inciso I do artigo 289 do CBA c/c o item 153.205 (e)(1) do RBAC 153 - EMENDA nº 04, de 14/05/2019 (Resolução ANAC nº. 517, de 14/05/2019, publicada no D.O.U. em 15/05/2019), abaixo transcritos, *in verbis*:

**CBA**

(...)

**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;**

(...)

(sem grifos no original)

**Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 153 - Emenda nº 04**

(...)

**153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem**

(...)

(e) Desníveis / Depressões / Deformações:

(1) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves.

(...)

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à infração, esta cometida em 16/05/2019, deve-se observar, *ainda*, outra norma complementar, *ou seja*, o item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje* vigente Resolução ANAC nº 472/18, conforme abaixo, *in verbis*:

**ANEXO III da Resolução ANAC nº. 472/18**

**Tabela II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS)**

(...)

**n) Descumprir** previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou **regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela;**

Patamar Mínimo (R\$ 8.000,00)      Patamar Médio (R\$ 14.000,00)      Patamar Máximo (R\$ 20.000,00)

(...)

(sem grifos no original)

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, conforme apontado pela fiscalização, o Relatório de Ocorrência nº 009205/2019/SIA, de 02/07/2019 (SEI! 3191959), aponta não conformidades, conforme se verifica, abaixo transcrito, in verbis:*

**Relatório de Ocorrência nº 009205/2019/SIA (SEI! 3191959)**

(...)

**DESCRIÇÃO:**

Há deformações na pista de pouso e decolagem de SBBV que propiciam o acúmulo de água em diversos pontos: Área de giro próxima à cabeceira 26, proximidade da TWY E no sentido 26-08, interseção da TWY G com a pista de pouso e decolagem, próximo à cabeceira 08, Zona de toque próxima à cabeceira 26. (Figuras 23 a 27 do RIA 023P/SIA-GFIC/2019) Em situação de pista contaminada por acúmulo de lâmina d'água, a velocidade empregada na aterragem da aeronave pode comprometer a aderência dos pneus ao solo, podendo ocasionar a perda do controle direcional da aeronave.

(...)

(grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, em ANEXO ao referido Relatório de Ocorrência, apresenta o seguinte documento: RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA 023P/SIA-GFIC/2019, (NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS), referente à inspeção ocorrida no aeródromo SBBV - Atlas Brasil Catanhede, no período entre os dias 14/05 a 16/05/2018 (Processo nº 00065.018907/2019-99) (SEI! 3191960).

Importante, *ainda*, se referir ao apontado, *expressamente*, pelo setor de decisão de primeira instância, oportunidade em que afirma, segundo abaixo, *in verbis*:

**Análise de Primeira Instância (SEI! 4401264)**

(...)

## II. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

Depreende-se das disposições normativas que o operador de aeródromo é responsável por manter a pista de pouso e decolagem em condições operacionais, garantindo, assim, a resistência contra derrapagem, o controle direcional das aeronaves no solo, e a integridade dos equipamentos aeronáuticos envolvidos[8].

A superfície das áreas pavimentadas deve ser mantida livre de defeitos que possam causar FOD; perda de controle direcional das aeronaves; e danos à integridade dos equipamentos aeronáuticos[9]. Em busca de eventuais defeitos no pavimento deve ser mantido monitoramento, pelo operador, por meio de inspeções visuais regulares [Item 153.203 (b) (2) (ii) do RBAC 153].

O operador de aeródromo é responsável ainda por manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, de modo a evitar o acúmulo de água na pista e a perda de controle direcional das aeronaves[Item 153.205 (e) (1) do RBAC 153].

Na hipótese de acúmulo de água, excedendo a profundidade média de 3 (três) milímetros numa região de 150 (cento e cinquenta) metros de comprimento por 12 (doze) metros de largura na porção central em relação ao eixo da pista, deve-se providenciar ações corretivas a fim de garantir drenagem suficiente para não acumular água acima do valor de 3 (três) milímetros[Item 153.205 (e) (2) do RBAC 153].

Quando a pista de pouso e decolagem não estiver em condições operacionais, especialmente de maneira a garantir a resistência contra derrapagem, o controle direcional das aeronaves no solo, e a integridade dos equipamentos aeronáuticos envolvidos, haverá necessidade de uma avaliação técnica e de segurança operacional, exigindo, a depender do caso, a tomada de providências no sentido de mitigar o risco para garantir a segurança operacional, executar manutenção preventiva e/ou corretiva, ou efetivar restrição operacional na infraestrutura impactada, sem prejuízo de eventuais sanções previstas no CBA e nos demais regulamentos pertinentes[Item 153.201 (f) c/c 153.205 (e) (3) do RBAC 153].

O Auto de Infração nº 008987/2019 (3191889), sustentado pelo Relatório de Ocorrência nº 009205/2019 (3191959), revela que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), na condição de operador de aeródromo, deixou de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando acúmulo de água – ocorrência esta constatada em 16/05/2019 durante inspeção no Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (SBBV).

O Relatório de Ocorrência nº 009205/2019 (3191959) sinaliza que havia deformações na pista de pouso e decolagem que propiciavam acúmulo de água em diversos pontos, tais como (i) na área de giro próxima à cabeceira 26, (ii) nas proximidades da pista de táxi “E” no sentido 26/08, (iii) na interseção da pista de táxi “G” com a pista de pouso e decolagem, próximo à cabeceira 08, e (iv) na zona de toque próximo à cabeceira 26. A fiscalização consignou, ainda, que em situação de pista contaminada por acúmulo de água a velocidade empregada na aterragem da aeronave pode comprometer a aderência dos pneus ao solo, podendo ocasionar a perda do controle direcional da aeronave.

Com o propósito de evidenciar a não conformidade, a fiscalização apresentou 5 (cinco) fotografias (fotos 23 a 27), juntadas aos autos através do Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA) nº 023P/SIA-GFIC/2019 (3191960), que demonstram a existência de deformações que propiciavam o acúmulo de água em diversos pontos da pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (SBBV).

(...)

*Sendo assim, no caso em tela, ao se confrontar os aspectos fáticos com os fundamentos jurídicos disposto na legislação vigente, identifica-se a materialidade dos atos tidos como infracionais.*

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

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 10/07/2019 (SEI! 3242829),

a atuada protocolou/enviou defesa, em 24/07/2019 (SEI! 3273911), oportunidade em que faz as suas alegações.

*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 datada de 30/06/2020 (SEI! 4401264 e 4401707), em especial, no apontado na referida decisão, conforme apontado abaixo, in verbis:*

**Análise de Primeira Instância** (SEI! 4401264)

(...)

## **II. FUNDAMENTAÇÃO:**

(...)

Instado a se manifestar nos autos, o atuado argumenta que a ANAC tinha ciência dos serviços de manutenção programados para ocorrer entre 09 e 13/09/2019, com o intuito de solucionar as não conformidades apontadas; e que tais serviços eram realizados “periodicamente” por meio de Ata de Registro de Preços”.

Sustenta que em 01/07/2019 e 03/07/2019, após medições de atrito e de macrot textura, respectivamente, concluiu-se que a pista de pouso e decolagem “se encontrava segura e com os coeficientes de atrito dentro dos limites de tolerância previstos para a realização de operações com a necessária segurança” e, ainda, pela inexistência de “trecho(s) de pista com profundidade média de macrot textura abaixo dos mínimos normativos”.

Os argumentos, contudo, não merecem prosperar. Ainda que se possa admitir que a ANAC tinha ciência da programação dos serviços de manutenção a serem realizados no futuro, esse fato não exime o operador de aeródromo de manter a pista de pouso e decolagem em condições operacionais, inclusive livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves.

Uma vez sendo constatada a impraticabilidade da pista de pouso e decolagem, caberia ao operador de aeródromo interditá-la devido ao risco às operações aéreas até que a operacionalidade fosse restabelecida – o que não foi comprovado nos autos pelo atuado. Não custa lembrar que o que se apura no presente processo é a conduta verificada em 16/05/2019, durante a inspeção aeroportuária promovida. Eventual medida tomada *a posteriori* em sede de adoção de medidas corretivas da não conformidade, portanto, não tem o condão de afastar a responsabilidade do atuado pelos fatos anteriormente verificados.

Além disso, as medições de atrito e de macrot textura, evidenciadas através de relatórios técnicos juntados à defesa, foram realizadas em datas posteriores à constatação da infração pela Agência, de modo que não podem ser consideradas aptas a comprovar que, à época dos fatos, a pista de pouso e decolagem estava livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves.

Importante, também, frisar que a atividade sancionadora cumpre a relevante função de desestimular condutas nocivas ao interesse público, revestindo-se do caráter de atividade vinculada. Em outras palavras, ante a constatação do descumprimento de um dever imposto por norma vigente, surge para a ANAC o dever de apurar a conduta e aplicar a sanção cabível, isto é, aquela prevista na norma. Não há que se falar em falta de razoabilidade ou proporcionalidade na imposição de sanção prevista nos atos normativos vigentes.

**Tendo-se em conta os elementos apresentados no processo pela fiscalização, entende-se caracterizada a infração, de autoria do atuado, consistente em deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves,** descrita no AI nº 008987/2019, 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.

(...)

**(grifos no original)**

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 30/06/2020 (SEI! 4401264 e 4401707), confirmou o ato infracional, aplicando, com a ausência de quaisquer das condições atenuantes e/ou agravantes, previstas no incisos dos respectivos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, a sanção de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), que é o *valor médio* previsto no item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

No presente processo, verifica-se que o interessado foi, *devidamente*, notificado da decisão, em 03/08/2020 (SEI! 4604959), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 12/08/2020 (SEI! 4642938 e 4642935), alegando que:

(i) "[...] a análise quanto às condições da pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Boa Vista, assim como o levantamento das patologias porventura existentes na mesma são realizados conforme cronograma anual apresentado e aprovado pela ANAC, sem prejuízo das inspeções diárias que são efetuadas pela área de operações do aeroporto" - Esta alegação da recorrente não pode afastar a sua responsabilidade administrativa quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, pois, *como visto acima*, o agente fiscal bem materializou os fatos, apresentando, *ainda*, os necessários fundamentos jurídicos ao perfeito andamento processual, não havendo qualquer tipo de mácula que possa vir a prejudicar o processamento em desfavor da empresa interessada. Observa-se que o Auto de Infração nº 008987/2019 (SEI! 3191889) e o Relatório de Ocorrência nº 009205/2019 (SEI! 3191959) apontam que a recorrente, na condição de operadora de aeródromo, deixou de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando acúmulo de água, o que foi constatado em 16/05/2019, em análise à inspeção realizada no Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (SBBV).

(ii) "[tais] análises permitem a verificação das reais condições físicas da PPD e, acaso seja verificada a presença de alguma patologia considerada relevante, a sua criticidade é objeto de análise quanto aos riscos para as operações" - *Apesar desta alegação da recorrente*, deve-se apontar as considerações do agente fiscal, *por ocasião da ação fiscal*, esta realizada em 16/05/2019, no Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (SBBV). *Naquele ato*, o agente fiscal identificou que "[...] havia deformações na pista de pouso e decolagem que propiciavam acúmulo de água em diversos pontos, tais como (a) na área de giro próxima à cabeceira 26; (b) nas proximidades da pista de táxi “E” no sentido 26/08; (c) na interseção da pista de táxi “G” com a pista de pouso e decolagem, próximo à cabeceira 08; e (d) na zona de toque próximo à cabeceira 26. A fiscalização consignou, ainda, que em situação de pista contaminada por acúmulo de água a velocidade empregada na aterragem da aeronave pode comprometer a aderência dos pneus ao solo, podendo ocasionar a perda do controle direcional da aeronave".

(iii) "[...] os serviços de manutenção da referida PPD, destinados à solucionar os apontamentos efetuados pela ANAC no auto de infração, estão programados para ocorrer no período compreendido entre as datas de 9/9/2019 à 13/9/2019" - Importante ressaltar que o cumprimento da normatização, *em momento posterior à autuação pelo ato infracional cometido*, não tem o condão de excluir a responsabilidade do agente infrator quanto ao ato já materializado em desacordo com a norma em vigor. A adequação do infrator à norma, *na verdade*, deve ocorrer, pois, *do contrário*, poderá resultar em nova autuação, na medida em que ocorra outra ação de fiscalização. Esta alegação da empresa recorrente, *desta forma*, não pode afastar o ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, pois já cometido e a simples adequação à norma, *como já dito*, é o esperado pelo órgão regulador.

(iv) "[tais] informações já foram repassadas à ANAC no âmbito do processo nº 00058.026025/2019-66 e recibo eletrônico SEI nº 3235600, o que demonstra que essa agência é conhecedora de todas as ações que foram tomadas em face da PPD do Aeroporto de Boa Vista"; (v) "[...] a manutenção das condições a PPD é realizada mediante empresa contratada através da Ata de Registro de Preços atualmente em vigor,

conforme demonstrado através de documentos anexos à impugnação da Infraero (documento 3273911)"; e (v) "[...] a Infraero realiza periodicamente a medição da macrotextura da PPD, com a elaboração do competente relatório técnico" - *Da mesma forma*, estas alegações da recorrente não têm o poder de afastar a sua responsabilidade administrativa, *quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado*, pois, *como identificado pelo agente fiscal, durante realização de inspeção no referido Aeroporto*, a empresa *deixou de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves*. Importante ressaltar que o regulado deve ser diligente, no sentido de, *sempre*, vir a buscar o pleno atendimento da normatização em vigor, pois este é o esperado pelo órgão regulador. *No caso de qualquer problema que possa vir a ter quanto ao pleno cumprimento da norma*, o regulado deverá, *previamente*, buscar as necessárias orientações junto ao órgão regulador, o qual deverá orientá-lo quanto aos procedimentos que devem ser adotados, *contudo*, antes de que seja materializado o ato infracional pelo não cumprimento da norma vigente.

(vi) "[...] e foram realizadas medições de macrotextura em 3/7/2019 nas pistas ao Aeroporto Internacional de Boa Vista (documentação anexa à impugnação), onde restou concluído que não existem trechos de pista com profundidade média de macrotextura abaixo dos mínimos normativos" - *Como já dito acima*, todas as ações tomadas pela empresa recorrente, *a posteriori* à autuação quanto ao ato infracional cometido, não podem excluir a sua responsabilidade administrativa quanto ao ato objeto do presente processo. *No entanto*, a adequação à norma vigente é o esperado pelo órgão regulador, evitando-se, *assim*, que a empresa, *em nova ação fiscal*, venha a ser, *novamente*, autuada, *se for o caso*.

(vii) "[...] são realizadas periodicamente as medições de atrito na PPD do referido aeroporto" - *Da mesma forma*, a manutenção de uma certa periodicidade nas referidas medições, *conforme alegado pela recorrente*, não podem servir como excludente do ato infracional objeto do presente processo, pois, *conforme foi materializado pelo agente fiscal*, o ato infracional já foi cometido e deve receber a correspondente sanção administrativa, após o devido processo sancionador em desfavor da empresa interessada, *se for o caso*.

(viii) "[...] as medições de atrito realizadas, inclusive em condições de pista molhada, também demonstraram que esta se encontrava segura e com os coeficientes de atrito dentro dos limites de tolerância previstos para a realização de operações com a necessária segurança" - Observa-se que o ato infracional foi, *realmente*, cometido pela empresa recorrente, *conforme ficou bem materializado pelas declarações do agente fiscal*, não servindo como excludente de sua responsabilidade o fato de não ter trazido qualquer prejuízo à segurança das operações, *conforme alegado pela recorrente*. *Independentemente* de ter ocorrido ou não algum prejuízo às operações, *como aponta a recorrente*, o ato infracional, *quando cometido pelo agente infrator*, deve, *após regular processamento administrativo*, receber a correspondente sanção administrativa, *se for o caso*.

(ix) "[...] resta comprovado o atendimento às normas que regulamentam as condições de segurança que a PPD do referido aeroporto deve apresentar, em conformidade com o RBAC nº 153 (Emenda 01) – ANAC de 15 de junho de 2016 e demais normativos citados no referido relatório" - Esta alegação, *na verdade*, não pode prosperar, pois, *como visto na fundamentação a este Voto*, o ato infracional ficou bem materializado pelo agente fiscal, o qual pode apresentar todos os fatos e fundamentos de Direito, todos necessários ao perfeito processamento em desfavor da empresa interessada, não se podendo apontar qualquer tipo de vício nos atos administrativos exarados, não se justificando, *então*, qualquer possibilidade de anulação dos referidos atos.

(x) "[...] é possível concluir-se que, em que pese ter sido verificada a presença de água em alguns trechos

da PPD, tal fato não gerou qualquer risco às operações de pouso e decolagens, notadamente qualquer perda de controle direcional de aeronaves, uma vez que sempre estiveram preservados os índices de macrot textura e atrito de acordo com as exigências da própria ANAC, nada havendo a ser reparado" - *Como já afirmado acima, o ato infracional, este em afronta à norma vigente, deve ser, após a devida apuração, regularmente, processado e, se for o caso, ao final, deve ser aplicada a correspondente sanção administrativa, não sendo o fato de não ter ocorrido qualquer tipo de prejuízo às operações, conforme alegado pela recorrente, uma excludente de sua responsabilidade quanto ao ato infracional já cometido.*

(xi) "[...] impugna-se o auto de infração em apreço, eis que lavrado em desconformidade com a realidade dos fatos e, ainda, sem considerar a incoerência de qualquer risco às operações aeroportuárias, a manutenção da qualidade da macrot textura e coeficiente de atrito, bem como todas as ações de manutenção que foram realizadas pela Infraero, demonstradas através dos documentos anexos à impugnação" - A alegação da recorrente, no sentido de que o ato infracional não cometeu a segurança das operações, não pode prosperar, pois, *independentemente de não ter havido tais prejuízos, conforme alega, não serve como excludente de sua responsabilidade quanto ao ato infracional cometido. O simples fato do não cumprimento da norma, oportunidade em que gera o ato infracional, já é o bastante para ser, devidamente, apurado, processado e, se for o caso, sancionado por este órgão regulador.*

(xii) "[...] as conclusões que foram apresentadas nos relatórios técnicos acima mencionadas refutam, por completo, todos os fatos descritos pela ANAC que ensejaram a lavratura do auto de infração e estão descritos no mesmo"; e (xiii) "[...] o RBAC 153.205(a)(1) resta afastado diante da comprovação de que os índices de macrot textura e os coeficientes de atrito da PPD sempre estiveram dentro dos mínimos exigidos, não havendo que se falar em deficiências à resistência à derrapagem" - Observa-se que a fiscalização desta ANAC identificou o ato tido como infracional em inspeção, esta realizada entre os dias 14/05 a 16/05/2018, a qual foi corroborada, *posteriormente*, em ação fiscal realizada em 16/05/2019. *Desta forma, deve-se registrar que as condições observadas pela fiscalização se reportam àquela data, ou seja, 16/05/2019 (vide NOTA IMPORTANTE acima). Qualquer tipo de medição, a posteriori, estas adotadas como medidas corretivas das não conformidades já observadas, não podem afastar a responsabilidade da empresa pelos fatos verificados pela fiscalização naquela data. Observa-se que as medições de atrito e de macrot textura, estas apresentadas em relatórios técnicos juntados em sede de defesa, foram realizadas em datas posteriores à constatação da infração, não podendo, então, serem consideradas aptas a comprovar que, à época dos fatos, a pista de pouso e decolagem estava livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves, conforme apontado, expressamente, pelo agente fiscal.*

(xiv) "[demonstrada] [...] a ilicitude da lavratura do auto de infração, uma vez que as condutas positivadas na legislação citada pela ANAC como ensejadoras da possibilidade de penalização da Infraero restam de sobremaneira afastadas ante a ausência da prática da conduta atípica exigida em norma para tal desiderato, assim como os respectivos efeitos desta" - Esta alegação da recorrente já foi afastada, *em preliminares a esta análise*, por este Relator, sendo desprovida de qualquer tipo de fundamento. *Como se pode observar, os fatos ficaram bem materializados pelo agente fiscal, o qual apresentou todos os fundamentos jurídicos necessários ao pleno processamento em desfavor da empresa interessada, não se podendo apontar qualquer tipo de mácula que possa vir a resultar em prejuízo ao presente processo.*

*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, importante trazer aos autos o 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. 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 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 não foi reconhecida a existência de qualquer condição atenuante, das previstas nos incisos do §1º do artigo 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.

(...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 28/10/2020, 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 (*por exemplo*, Processos nºs. 00058.031650/2018-79 - Data da Infração: 28/06/2018; 00065.045832/2018-38 - Data da Infração: 18/07/2018 e 00065.045891/2018-14 - Data da Infração: 19/07/18). *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 Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

A empresa, *em sede recursal*, requer a aplicação de condições atenuantes. *No entanto*, a condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18

("reconhecimento da prática da infração"), não pode ser aplicada, na medida em que, *conforme se observa do processamento ora em curso*, a empresa em momento nenhum reconhece o ato infracional cometido.

Entende-se que, quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/2018 ("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*, verifica-se que a empresa interessada, *em sede de defesa* (SEI! 3273911), requer, *ao final*, "[...] o acolhimento da preliminar de ausência de previsão legal, com o respectivo arquivamento do auto de infração" e, *ainda*, que "[...] seja dado provimento à presente defesa, determinando-se o arquivamento do auto de infração". *Em sede recursal*, a recorrente requer "[...] que seja dado provimento ao presente recurso, determinando-se o arquivamento do auto de infração" (SEI! 4642935).

*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. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

*Da mesma forma*, não se poderá a aplicar a 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. 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, *da mesma forma*, 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 e/ou agravante, conforme previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Destaca-se que, com base no item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, poderá ser imputada uma sanção no valor de R\$ 8.000,00 (grau mínimo), R\$ 14.000,00 (grau médio) ou R\$ 20.000,00 (grau máximo).

Registra-se que não há a presença de nenhuma das circunstâncias atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e sem nenhuma condição agravante (§2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18).

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

## 7. 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\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, este correspondente ao patamar médio previsto para o ato infracional cometido.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 03 de novembro de 2020.

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/04/2021, às 07:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4919173** e o código CRC **F17DAAA2**.

---

SEI nº 4919173



## VOTO

**PROCESSO: 00065.035562/2019-38**

**INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA -  
INFRAERO**

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:

1. Acompanho o voto do Relator, Voto CJIN 4919173, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, em razão do ato infracional cometido e descrito no Auto de Infração – AI nº 008987/2019, pela conduta de deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves, capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA c/c item 153.205 (e)(1) do RBAC 153 - EMENDA nº 04 c/c item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

É como voto.

Rio de Janeiro, 27 de abril de 2021.

### **RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO**

Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1766164

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/04/2021, às 23:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5644428** e o código CRC **002F66A3**.

SEI nº 5644428



## VOTO

**PROCESSO: 00065.035562/2019-38**

**INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**

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:

I - Acompanho, na íntegra, o voto-relator, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, em razão do ato infracional cometido e descrito no Auto de Infração – AI nº 008987/2019, pela conduta de *deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves*, capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA c/c item 153.205 (e)(1) do RBAC 153 - EMENDA nº 04 c/c item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/18.

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/04/2021, às 14:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5645428** e o código CRC **BD170CC1**.

SEI nº 5645428



## CERTIDÃO

Brasília, 27 de abril de 2021.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 519ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00065.035562/2019-38

**Interessado:** EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

**Auto de Infração:** 008987/2019

**Crédito de multa:** 670.324/20-0

**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 Turma Recursal – RJ
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - Relator
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 - Membro Julgador

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

2. A ASJIN, por unanimidade, votou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, em razão do ato infracional cometido e descrito no Auto de Infração – AI nº 008987/2019, pela conduta de *deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves*, capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA c/c item 153.205 (e)(1) do RBAC 153 - EMENDA nº 04 c/c item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/18.

3. Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/04/2021, às 10:13, 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 30/04/2021, às 08:58, 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 **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/04/2021, às 23:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5653810** e o código CRC **17D9B891**.

---