



VOTO

PROCESSO: 00065.036756/2019-51

INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO_MAIUSCULAS@

SESSÃO DE JULGAMENTO DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

AI/NI: 009065/2019

Data da Lavratura: 08/07/2019

Nº SIGEC: 670.807/20-2

Infração: *Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) (ocorrência posterior a 04/12/2018).*

Enquadramento: inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 153.211 (e) 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.

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 **AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A. - EM RECUPERACAO JUDICIAL**, CNPJ nº. 14.522.178/0001-07, por descumprimento do inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 153.211 (e) 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. 009065/2019 foi lavrado em 08/07/2019 (SEI! 3214278), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 09065/2019 (SEI! 3214278)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000153.0153

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) (ocorrência posterior a 04/12/2018).

HISTÓRICO: Em SBKP, há uma depressão em área não pavimentada, próxima à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36 do Relatório de Fiscalização - RIA 032P/GFIC-SIA/2019), o que constitui variação de superfície da faixa preparada que pode agravar as consequências de um incidente em que aeronaves saiam lateralmente da pista de pouso e decolagem. O operador do aeródromo descumpriu o dever de manter a faixa preparada sem variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) do RBAC 153 - Item 153.211(e) do RBAC 153.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 153, item 153.211(e); Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela II: Construção, Modificação, Operação, Manutenção e Resposta à Emergência em Aeródromos, cod. CMO, item n).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 28/05/2019 - Aeródromo: SBKP - Classe do aeródromo (Segurança Operacional): IV.

Localização no aeródromo: Área de movimento.

(...)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência nº. 009261/2019/SIA, datado de 08/07/2019 (SEI! 3214344), oportunidade em que, *expressamente*, aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência nº. 009261/2019/SIA (SEI! 3214344)

(...)

DESCRIÇÃO:

Em SBKP, há uma depressão em área não pavimentada, próximo à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36 do Relatório de Fiscalização - RIA 032P/GFIC-SIA/2019), o que constitui variação de superfície da faixa preparada que pode agravar as consequências de um incidente em que aeronaves saiam lateralmente da pista de pouso e decolagem. O operador do aeródromo descumpriu o dever de manter a faixa preparada sem variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) do RBAC 153 - Item 153.211(e) do RBAC 153.

(...)

Em anexo ao presente processo, a fiscalização apresenta o RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA - NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS, datado de 28/06/2019 (SEI! 3214347), oportunidade em que, *especificamente no item 5 - AUTOS DE INFRAÇÃO* (AI), aponta conforme abaixo, *in verbis*:

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA

NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS (SEI! 3214347)

(...)

AUTO(S) DE INFRAÇÃO - AI				
ITEM	CÓDIGO DO ELEMENTO DE FISCALIZAÇÃO ENQUADRAMENTO	DESCRIÇÃO DA TIPIFICAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	PRAZO PARA:

(...)

5	RBAC 153: 153.211(e) RBAC 154: 154.207(e)(1)	Não manter a faixa preparada sem variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) do RBAC 153.	Há uma depressão em área não pavimentada, próxima à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36), o que constitui variação de superfície da faixa preparada que pode comprometer a adequada operação e agravar as consequências de um incidente em que aeronaves saiam lateralmente da pista de pouso e decolagem. O operador do aeródromo descumpriu o dever de manter a faixa preparada sem variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) do RBAC 153. Houve descumprimento de norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária.	(X) Envio de evidências de Plano de Ações Corretivas (PAC). () Envio de evidências da correção. Prazo: 30 dias
---	---	---	--	---

		Item CMO - y) da Tabela II - Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos - do Anexo III à Resolução nº 472/2018.	
--	--	--	--

(...)

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 19/07/2019 (SEI! 3287372), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 12/08/2019 (SEI! 3342953 e 3342952), oportunidade em que alega, *expressamente*, que: (i) há vício na tipificação do fato; (ii) a distância entre o eixo da Pista de Pouso e Decolagem - PPD e o ponto onde ocorreu a erosão foi de 75,76 metros, respeitando recomendação feita pelo RBAC 154; (iii) a depressão apontada não compromete o controle direcional de aeronaves, no caso de eventual acidente/incidente; (iv) o Auto de Infração – AI foi lavrado antes do prazo de 30 dias concedido por esta ANAC; e (v) caso não acolhidos os seus argumentos, requer a aplicação da penalidade no patamar mínimo, na medida em que planejou o reparo corretivo da depressão para a data de setembro de 2019.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 31/08/2020 (SEI! 4713076 e 4713156), confirmou o ato infracional, capitulado no inciso I do artigo 289 do CBA c/c o item 153.211 (e) do RBAC 153, aplicando, sem a presença de quaisquer das condições atenuantes e/ou agravantes (incisos dos §§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 notificação de decisão, datada de 25/09/2020 (SEI! 4813555), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 30/09/2020 (SEI! 4902671), oportunidade em que este apresenta, em 13/10/2020, o seu recurso (SEI! 4889029 e 4889021), alegando, *entre outras coisas*, que: (i) reitera os argumentos apostos *em sede de defesa*; (ii) contesta as alegações do agente fiscal, no que tange à medição relativa ao local em que foi encontrada a referida depressão; (iii) contesta a não aplicabilidade de condição atenuante, tendo em vista, *segundo entende*, o Processo nº 00058.062326/2013-98 não pode servir para afastar o seu benefício ao inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

Por despacho da ASJIN, de 25/10/2020 (SEI! 4936602), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 04/11/2020, às 11h14min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 009065/2019, de 08/07/2019 (SEI! 3214278);
- Relatório de Ocorrência nº. 009261/2019/SIA, datado de 08/07/2019 (SEI! 3214344);
- RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA - NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS, datado de 28/06/2019 (SEI! 3214347);
- Ofício nº 6234/2019/ASJIN-ANAC, de 12/07/2019 (SEI! 3235203);
- Aviso de Recebimento - AR, de 19/07/2019 (SEI! 3287372);
- Defesa da Empresa interessada, de 12/08/2019 (SEI! 3342952);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 12/08/2019 (SEI! 3342953);
- Despacho ASJIN, de 17/09/2019 (SEI! 3506093);
- Análise de Primeira Instância, datada de 31/08/2020 (SEI! 4713076);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 31/08/2020 (SEI! 4713156);

- Extrato SIGEC, de 24/09/2020 (SEI! 4813312);
- Ofício nº 9811/2020/ASJIN-ANAC, de 25/09/2020 (SEI! 4813555);
- Recurso da Empresa interessada, de 13/10/2020 (SEI! 4889021);
- Cópia do Ofício nº 9811/2020/ASJIN-ANAC, de 25/09/2020 (SEI! 4813555);
- Voto no Processo nº. 00058.062326/2013-98, de 22/11/2018 (SEI! 4889023);
- Documentos de Representação (SEI! 4889025 e 4889026);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 13/10/2020 (SEI! 4889029);
- Aviso de Recebimento - AR, de 30/09/2020 (SEI! 4902671); e
- Despacho ASJIN, de 25/10/2020 (SEI! 4936602).

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 Regularidade Processual:

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 19/07/2019 (SEI! 3287372), a empresa

interessada apresenta a sua defesa, em 12/08/2019 (SEI! 3342953 e 3342952). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 31/08/2020 (SEI! 4713076 e 4713156), confirmou o ato infracional, capitulado no inciso I do artigo 289 do CBA c/c o item 153.211 (e) do RBAC 153, aplicando, sem a presença de quaisquer das condições atenuantes e/ou agravantes (incisos dos §§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 notificação de decisão, datada de 25/09/2020 (SEI! 4813555), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 30/09/2020 (SEI! 4902671), oportunidade em que este apresenta, em 13/10/2020, o seu recurso (SEI! 4889029 e 4889021). Por despacho da ASJIN, de 25/10/2020 (SEI! 4936602), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 04/11/2020, às 11h14min.

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 faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) (ocorrência posterior a 04/12/2018).

A empresa interessada (operador de aeródromo) foi autuado por *deixar de manter a faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) (ocorrência posterior a 04/12/2018)*, em afronta ao inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 153.211 (e) 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. 009065/2019, de 08/07/2019 (SEI! 3214278), foi lavrado com a seguinte descrição, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 09065/2019 (SEI! 3214278)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000153.0153

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Deixar de manter a faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) (ocorrência posterior a 04/12/2018).

HISTÓRICO: Em SBKP, há uma depressão em área não pavimentada, próxima à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36 do Relatório de Fiscalização - RIA 032P/GFIC-SIA/2019), o que constitui variação de superfície da faixa preparada que pode agravar as consequências de um incidente em que aeronaves saíam lateralmente da pista de pouso e decolagem. O operador do aeródromo descumpriu o dever de manter a faixa preparada sem variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) do RBAC 153 - Item 153.211(e) do RBAC 153.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 153, item 153.211(e); Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela II: Construção, Modificação, Operação, Manutenção e Resposta à Emergência em Aeródromos, cod. CMO, item n).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 28/05/2019 - Aeródromo: SBKP - Classe do aeródromo (Segurança Operacional): IV.

Localização no aeródromo: Área de movimento.

(...)

O fato foi enquadrado no inciso I do artigo 289 do CBA c/c o item 153.211 (e) do RBAC 153 - EMENDA nº 04 (Resolução nº 517, de 14/05/2019), 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)

RBAC 153 - EMENDA nº 04

(...)

153.211 Área não-pavimentada

(a) O operador de aeródromo deve manter as áreas não-pavimentadas situadas na área operacional em condições operacionais visando à adequada operação e à proteção de:

- (1) aeronaves, veículos e pessoas; e
- (2) equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

(b) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves em condições de segurança operacional visando:

- (1) ao controle direcional das aeronaves; e
- (2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos.

(c) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados nos parágrafos 153.211(a) e 153.211(b) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)

(1) Defeitos na superfície:

(i) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas não-pavimentadas compactada e estável, de forma a não propiciar o aparecimento de:

- (A) sulcos feitos por aeronaves;
- (B) desprendimento ou acumulação de material na superfície que possa prejudicar o controle direcional da aeronave ou a drenagem da superfície; e
- (C) declividade maior que 2:1 entre as bordas da superfície não-pavimentada e o terreno existente;

(d) As vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas devem ser mantidas de forma a preservar as condições de trafegabilidade e o atendimento das finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

(e) A faixa preparada deve ser mantida nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

(f) O operador de aeródromo deve monitorar a pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves por meio de inspeções regulares.

(...)

(sem grifos no original)

Conforme apontado em decisão de primeira instância, deve-se observar, ainda, o item 154.207 (e) do RBAC 154 - EMENDA 05 (Resolução ANAC nº. 513, de 16/04/2019), a qual dispõe, conforme abaixo, in verbis:

RBAC 154 - EMENDA nº 05

(...)

154.207 Faixas de pista de pouso e decolagem

(...)

(e) Faixa preparada

(1) A porção da faixa de pista de uma pista de pouso e decolagem para operação por instrumento deve ser uma área nivelada, de acordo com as aeronaves para as quais a pista é destinada, para proteger uma aeronave que saia acidentalmente da pista. A

área nivelada deve abranger, no mínimo, as seguintes distâncias a partir do eixo da pista e do seu prolongamento:

(i) 75 m, onde o número de código for 3 ou 4; e (Redação dada pela Resolução nº 513, de 16.04.2019)

(ii) 40 m, onde o número de código for 1 ou 2; (Redação dada pela Resolução nº 513, de 16.04.2019)

(2) A porção da faixa de pista de uma pista para operação visual deve ser uma área nivelada, de acordo com as aeronaves para as quais a pista é destinada, para proteger uma aeronave que saia acidentalmente da pista. A área nivelada deve abranger, no mínimo, as seguintes distâncias a partir do eixo da pista e do seu prolongamento:

(i) 75 m onde o número de código for 3 ou 4;

(ii) 40 m onde o número de código for 2; e

(iii) 30 m onde o número de código for 1;

(3) A superfície da porção de uma faixa de pista que fizer contato com uma pista de pouso e decolagem, acostamento ou zona de parada (stopway) deve ser nivelada com essas superfícies.

(4) A porção de uma faixa de pista de no mínimo 30 m antes do início da pista de pouso e decolagem deve ser preparada contra a erosão por jatos de ar de modo a proteger uma aeronave em pouso do perigo de uma borda exposta.

NOTA – A área provida para reduzir o efeito erosivo dos jatos de ar pode ser chamada de plataforma contra jato de motor (blast pad). Quando as áreas especificadas no parágrafo 154.207(e)(4) apresentarem superfícies pavimentadas, devem ser capazes de resistir à passagem ocasional da aeronave crítica de projeto de pavimento da pista de pouso e decolagem.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, com relação à infração, esta cometida em 28/05/2019, 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, em Relatório de Ocorrência nº. 009261/2019/SIA, datado de 08/07/2019 (SEI! 3214344), oportunidade em que, expressamente, aponta, conforme abaixo, in verbis:

Relatório de Ocorrência nº. 009261/2019/SIA (SEI! 3214344)

(...)

DESCRIÇÃO:

Em SBKP, há uma depressão em área não pavimentada, próximo à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36 do Relatório de Fiscalização - RIA 032P/GFIC-SIA/2019), o que constitui variação de superfície da faixa preparada que pode agravar as consequências de um incidente em que aeronaves saiam lateralmente da pista de pouso e decolagem. O operador do aeródromo descumpriu o dever de manter a faixa preparada sem variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a) do RBAC 153 - Item 153.211(e) do RBAC 153.

(...)

Importante, *ainda*, ressaltar o exposto em Análise de Primeira Instância (SEI! 4713076), oportunidade em que o *então* analista técnico pode apresentar diversas considerações sobre o caso em tela, conforme abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 4713076)

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO:

(...)

A conduta imputada ao autuado consiste em deixar de manter a faixa preparada do aeroporto de Viracopos (SBKP) nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

A conduta foi constatada durante inspeção aeroportuária, em 28/05/2019, quando se verificou a uma depressão em área não pavimentada, próxima à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36 do Relatório de Fiscalização - RIA 032P/GFIC-SIA/2019).

O fato foi enquadrado no inciso I do Art. 289 do CBA, por infringir item 153.211 (e) de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC n° 153, abaixo transcritos:

(...)

Depreende-se dos normativos que o operador de aeródromo é responsável por manter as áreas não-pavimentadas situadas na área operacional em condições operacionais de maneira a garantir adequada operação e proteção de aeronaves, veículos, pessoas, e equipamentos aeronáuticos e aeroportuários[Item 153.211 (a) do RBAC 153]. Insere-se nesse contexto a faixa preparada de pista que deve ser mantida nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer a segurança operacional[Item 153.211 (e) do RBAC 153].

Lembre-se que a faixa preparada é a porção da faixa de pista de uma pista de pouso e decolagem apta a garantir a segurança de uma aeronave que porventura saia acidentalmente da pista. Essa parte da faixa de pista deve ser nivelada e construída com capacidade de suporte adequada, tendo em vista as aeronaves para as quais a pista de pouso e decolagem foi projetada. A área nivelada deve estender-se lateralmente a partir do eixo de pista e do seu prolongamento dentro de uma distância de, no mínimo, 75 (setenta e cinco) metros, onde o número de código for 3 ou 4[Item 154.207 (e) do RBAC 154].

Assim, por meio do Auto de Infração – AI n° 009065/2019, imputa-se ao autuado a conduta consistente em deixar de manter a faixa preparada do aeroporto de Viracopos (SBKP) nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

A conduta foi constatada durante inspeção aeroportuária, em 28/05/2019, quando se verificou a uma depressão em área não pavimentada, próxima à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36 do Relatório de Fiscalização - RIA 032P/GFIC-SIA/2019) o que constitui variação de superfície da faixa preparada que pode agravar as consequências de um incidente em que aeronaves saiam lateralmente da pista de pouso e decolagem.

A fiscalização traz aos autos imagens 34, 35 e 36, onde se verifica a existência de depressão próxima a cabeceira da pista de pouso e decolagem do aeroporto (SBKP).

(...)

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 19/07/2019 (SEI! 3287372), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 12/08/2019 (SEI! 3342953 e , oportunidade em que faz as suas alegações.

*Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada em sede de 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 31/08/2020 (SEI! 4713076 e 4713156), em especial, no apontado na referida decisão, conforme apontado abaixo, *in verbis*:*

Análise de Primeira Instância (SEI! 4713076)

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO:

(...)

Em sua defesa, inicialmente, o autuado afirma que há vício na tipificação do fato, uma vez que a depressão não se encontra inserida na área de 75 metros de eixo da Pista de Pouso e Decolagem, respeitando recomendação feita pelo RBAC 154.

Apresenta imagem contendo indicativo da distância entre o eixo da Pista de Pouso e Decolagem e o ponto onde ocorreu a erosão; indicando a distância de 75,76 metros.

Acrescenta que a depressão apontada no referido auto ocorreu na canaleta de drenagem, não comprometendo o controle direcional de aeronaves que, por eventual ocorrência de um incidente, venham a sair lateralmente pela pista de pouso e decolagem ultrapassando, ainda, a faixa preparada.

O argumento, todavia, não poderá prosperar. Nota-se que ao argumentar a distância o superior 75 metros preconizada nos termos do item 154.207 (e) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 154, o autuado apresenta imagem extraída do software “Google Earth”, em que se verifica, em seu canto inferior, a indicação da data da imagem de 18/08/2018.

Não é demasiado ressaltar o que se apura no presente processo, é a conduta do autuado verificada em 28/05/2019, durante a Inspeção Aeroportuária promovida. Ou seja, a condição, depressão localizada na faixa preparada, foi verificada em um interstício de aproximadamente nove meses das imagens utilizadas para a aferição do distanciamento da depressão ao eixo da pista de pouso e decolagem.

Destarte, não se torna razoável afastar a condição verificada em razão da imagem e medição de condição observada em largo interstício da constatação da conduta *in loco* pela equipe de fiscalização.

Admitir a utilização de referido meio probatório para afastar a conduta imputada consubstanciará em estabelecer que as condições observadas em um sítio aeroportuário não sofreriam alterações no decorrer do tempo.

Ademais, cumpre ressaltar que a imagem trazida pela defesa não permite aferir o início e o final da depressão em área não pavimentada. Neste sentido, cumpre destacar que a *presunção de veracidade* constitui um dos atributos dos atos da administração pública e que, em decorrência dela, presume-se que seus atos sejam verídicos e legítimos, tanto em relação às razões jurídicas que os motivaram, quanto no que toca aos fatos por ela invocados como sua causa. Tal *presunção* transfere ao particular não apenas o ônus de impugná-lo, mas de fazer prova de sua invalidade ou inveracidade.

Dessa forma, as informações fotográficas apresentadas, as declarações feitas pelo agente de fiscalização em seu auto de infração e a ausência de prova que efetivamente comprove a invalidade ou inveracidade dessas declarações, somados constituem elementos suficientes para concluir que o autuado deixou de manter a faixa preparada do aeroporto de Viracopos (SBKP) nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície, em 28/05/2019.

Quanto aduzido que Auto de Infração – AI foi lavrado antes do prazo de 30 dias concedido à Concessionária pela própria Agência para sanar os vícios verificados pela fiscalização, caracterizando assim o interesse sancionatório e punitivo, agredindo os princípios legalidade, moralidade, eficiência, e, sobretudo, os princípios da objetividade e da razoabilidade.

Inicialmente, cumpre ressaltar que a Resolução ANAC nº 472/2018, em vigor a partir de 04/12/2018, revogou o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 17 (RBHA 17), intitulado “Fiscalização da Aviação Civil”. Desta forma, não caberia perscrutar os argumentos trazidos pela defesa no que se refere ao regulamento não aplicável ao processo em análise.

Quanto ao argumento referente ao descumprimento dos princípios supramencionados, em razão da lavratura do Auto de Infração – AI antes do prazo de 30 dias concedido à Concessionária, importante 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.

Entende-se, portanto, caracterizada a infração, de autoria do autuado, consistente em deixar de manter a faixa preparada do aeroporto de Viracopos (SBKP) nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície, em 28/05/2019, descrita no AI nº 009065/2019, razão pela qual se propõe que seja a ele aplicada a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986.

(...)

(sem grifos no original)

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 25/09/2020 (SEI! 4813555), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 30/09/2020 (SEI! 4902671), oportunidade em que este apresenta, em 13/10/2020, o seu recurso (SEI! 4889029 e 4889021), alegando, *entre outras coisas*, que:

(i) reitera os argumentos apostos *em sede de defesa* - A empresa recorrente, *em sede recursal*, reitera os seus argumentos apostos em defesa, o que, *no entanto*, não pode prosperar, pois, *como visto acima*, tais argumentos foram todos afastados, *adequadamente*, pela decisão de primeira instância (SEI! 4485129 e 4485613), o que foi corroborado, *neste ato*, por este Relator.

(ii) contesta as alegações do agente fiscal, no que tange à medição relativa ao local em que foi encontrada a referida depressão - *No caso em tela*, observa-se que o agente fiscal, *ao realizar a apuração da ocorrência*, aponta, *expressamente*, no Relatório de Ocorrência nº. 009261/2019/SIA, datado de 08/07/2019 (SEI! 3214344), que "[em] SBKP, há uma depressão em área não pavimentada, próxima à cabeceira 33 na proximidade da TWY E (Figuras 34 a 36 do Relatório de Fiscalização - RIA 032P/GFIC-SIA/2019), o que constitui variação de superfície da faixa preparada que pode agravar as consequências de um incidente em que aeronaves saíam lateralmente da pista de pouso e decolagem". *Nesse sentido*, identifica-se, *realmente*, que as referidas fotografias não possuem qualquer tipo de indicativo de dimensionamento (metragem), que possa, *com segurança e certeza*, determinar a distância, *real e exata*, existente entre a referida "depressão" (apesar desta ser de fácil visualização) e o eixo da PPD, de forma que, *assim*, se possa determinar, *com exatidão*, estar dentro da faixa de até 75,00 metros da "faixa preparada", em conformidade com o disposto no item 154.207 (e)(1)(i) do RBAC 154 - EMENDA nº 05, *acima já transcrito*. Registra-se que o Auto de Infração nº. 009065/2019, de 08/07/2019 (SEI! 3214278), limita-se a reproduzir o constante em Relatório de Ocorrência, *como visto acima*.

No entanto, ao se analisar o RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA - NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS, datado de 28/06/2019 (SEI! 3214347), *com mais atenção*, deve-se reconhecer que este, elaborado pelos agentes fiscais quando estiveram *in loco* realizando a referida Inspeção, *também*, não demonstra como os mesmos agentes chegaram a conclusão de que a referida "depressão" se encontrava dentro da "faixa preparada", *ou seja*, em até 75,00 metros distante do eixo da PPD.

Em sede de defesa, a empresa interessada aponta, *expressamente*, que a referida "depressão" se encontrava fora da referida "faixa preparada", *ou seja*, após o limite de 75,00 metros de distância do eixo da PPD. Importante registrar que a norma apresenta, *como limite*, a faixa de até 75,00 metros de distância do eixo da PPD, não se caracterizando, *então*, como ato infracional, qualquer distância fora deste limite, não sendo importante, *então*, ser 75,10 metros, 75,50 metros, 77,00 metros, *ou qualquer outro valor*, como apontado pela recorrente 75,76 metros, pois, *repete-se*, basta ultrapassar o limite imposto de 75,00 metros de distância do eixo da PPD para não se caracterizar ato infracional.

Surge, então, uma questão importante! A fiscalização desta ANAC aponta que a referida "depressão" se encontrava dentro da "faixa preparada", enquanto a empresa aponta que esta se encontrava, *à época*, fora. Deve-se, *assim*, analisar o documento apresentado pela empresa interessada, estes buscando desconstituir as alegações da fiscalização. *Quanto a este documento apresentado*, deve-se reconhecer alguns aspectos

que inviabilizam a sua aceitação como, *de fato*, apto à comprovação do alegado pela recorrente, pois, *como bem observado em decisão de primeira instância*, o referido documento, *além da dificuldade em se identificar as características necessárias ao caso em tela*, tendo em vista a sua reduzida escala, trata-se de um documento datado de 18/08/2018, *ou seja*, retrata uma situação pretérita, ocorrida muito antes da data da constatação pelos agentes fiscais (dia 28/05/2019). Lembra-se que a questão se desenvolve diante de uma alegada diferença de metragem de apenas 0,76 metros, não se podendo, *por um croquis tão reduzido*, saber se exatamente a referida "depressão" se encontrava, *realmente*, fora da "faixa de preparo", *como alegado pela recorrente*.

Importante ressaltar que a Inspeção, esta realizada entre os dias 28/05 a 30/05/2019, no Aeroporto de Viracopos (SBKP), resultou no RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA - NOTIFICAÇÃO DE ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS, datado de 28/06/2019 (SEI! 3214347), este que fundamentou o Relatório de Ocorrência n°. 009261/2019/SIA, datado de 08/07/2019 (SEI! 3214344) e, *ao final*, o Auto de Infração n°. 009065/2019, de 08/07/2019 (SEI! 3214278), este último que foi recebido pela empresa interessada em 19/07/2019 (SEI! 3287372), oportunidade em que apresenta a sua defesa, em 12/08/2019 (SEI! 3342953 e 3342952). *Ora*, caso a empresa não tenha acompanhado a referida Inspeção - *o que é bem improvável*, ainda, *assim*, ao receber o referido AI, em 19/07/2019, poderia ter sido diligente, no sentido de buscar materializar/realizar uma medição *in loco*, de forma a, *verdadeiramente e sem sombra de dúvidas*, vir a demonstrar que a referida "depressão", *realmente*, se encontrava fora da "faixa de preparo", *ou seja*, cumprindo a normatização em vigor, *o que, no caso em tela, não ocorreu*.

O agente fiscal desta ANAC, *quando no pleno exercício de suas competências e funções administrativas*, possui a presunção de *legitimidade e certeza* de seus atos, o que, *no entanto*, pode ser, *sim*, desconstituído pelo interessado, desde que este apresente **provas robustas** do contrário, o que, *no caso em tela*, não ocorreu, pois a empresa apresenta provas frágeis, as quais, *como visto*, não podem ser consideradas para afastar as alegações do agente fiscal.

(iii) contesta a não aplicabilidade de condição atenuante, tendo em vista, *segundo entende*, o Processo n° 00058.062326/2013-98 não pode servir para afastar o seu benefício ao inciso III do §1° do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC n° 472/18 - Quanto à alegação de existência de condições atenuantes, este Relator, *oportunamente*, irá adentrar nesta questão, *mais especificamente*, no item "dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo".

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.

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°. 25/08, bem como a *hoje vigente* Resolução ANAC n°. 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 nenhuma condição atenuante (incisos do §1° do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC n°. 472/18), *in verbis*:

Resolução ANAC n°. 472/18

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

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

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

(...)

(sem grifos no original)

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

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

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

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

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

No caso em tela, a empresa interessada não reconheceu o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, podendo-se, *então*, considerar que não 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*.

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

No mesmo sentido, em nova consulta, esta realizada em 24/11/2020, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente ao interessado, observa-se a presença de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo (*por exemplo*, Processo nº. 00065.021885/2019-44 - SIGEC nº. 668.910/19-8 - Data da Infração: 09/08/2018;

Processo nº. 00066.010929/2019-09 - SIGEC nº. 668.939/19-6 - Data da Infração: 08/08/2018 e Processo nº. 00065.021871/2019-21 - SIGEC nº. 669.030/19-0 - Data da Infração: 09/08/2018). *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Observação Importante: A decisão de primeira instância aponta o Processo nº. 00058.062326/2013-98 (SIGEC nº. 654.972/16-1), como parâmetro para a não aplicação da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18, o que, *no entanto*, não pode ocorrer, pois, *ao se verificar o referido processo*, identifica-se que o ato infracional, *objeto daquele processo*, ocorreu em 05/06/2013, *ou seja*, bem antes da data do fato gerador do presente processo (dia 28/05/2019).

Das Condições Agravantes:

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

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

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

(...)

2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

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

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

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

V - a destruição de bens públicos.

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

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

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

(...)

(sem grifos no original)

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

Observa-se, *então*, não existir nenhuma das circunstâncias atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18).

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 circunstância atenuante (incisos do §1º do art.

36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e sem nenhuma condição agravante (incisos do §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, 02 de dezembro 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 19/04/2021, às 07:09, 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 **5029421** e o código CRC **D4EA1ADA**.

SEI nº 5029421

VOTO

PROCESSO: 00065.036756/2019-51

INTERESSADO: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS 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:

1. Acompanho o voto do Relator, Voto CJIN 5029421, 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 009065/2019, pela conduta de deixar de manter a faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície, capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA c/c item 153.211 (e) do RBAC 153 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 472/2018.

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 23:54, 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 **5645087** e o código CRC **38D5B1D9**.

SEI nº 5645087



VOTO

PROCESSO: 00065.036756/2019-51

INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO_MAIUSCULAS@

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 009065/2019, pela conduta de *deixar de manter a faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície*, capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA c/c item 153.211 (e) do RBAC 153 c/c item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

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 15:26, 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 **5645669** e o código CRC **FE5053DE**.

SEI nº 5645669



CERTIDÃO

Brasília, 27 de abril de 2021.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

519ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.036756/2019-51

Interessado: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A. - EM RECUPERACAO JUDICIAL

Auto de Infração: 009065/2019

Crédito de multa: 670.807/20-2

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 009065/2019, pela conduta de *deixar de manter a faixa preparada nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície*, capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA c/c item 153.211 (e) do RBAC 153 c/c item "n" da TABELA II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

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 10:30, 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 08:57, 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 01/05/2021, às 00:07, 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 **5653809** e o código CRC **C7A74C80**.
