



## VOTO

**PROCESSO: 00065.028702/2019-11**

**INTERESSADO: ESTADO DE RONDONIA**

**PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA - ASJIN**

**AI/NI: 008586/2019**

**Data da Lavratura: 24/05/2019**

**Crédito de Multa (nº SIGEC): 669.590/20-6**

**Infração:** *Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).*

**Enquadramento:** inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

**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 do **ESTADO DE RONDÔNIA**, CNPJ nº. 00.394.585/0001-71, por descumprimento do inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, cujo Auto de Infração nº. 008586/2019 foi lavrado, em 24/05/2019 (SEI! 3061569), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 008586/2019** (SEI! 3061569)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 09.0000139.0005

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

**HISTÓRICO:** Identificou-se, por meio de consulta a informações providas por empresas de transporte aéreo certificadas pelo RBAC 121, que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 12 vezes no período de 31/03/2019 até 27/04/2019, ao receber operações aeronaves de categoria mais crítica do que lhe é autorizado por portaria da SIA. Por esse motivo sugere-se aplicação de 12 penalidades de multa, uma para cada infração, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

**CAPITULAÇÃO:** Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 139, itens 139.601(a)(2); Anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016; Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela I: Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo, cód. ICL, item i).

(...)

Em Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581), a fiscalização da

ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019** (SEI! 3061581)

(...)

**DESCRIÇÃO:**

**Objetivo**

Embasamento de autuação por descumprimento do RBAC 139

**Introdução**

Por meio da Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015, foi aprovada a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro de Aviação civil nº 139, pela qual foi criada a aplicabilidade, a qual transcrevo na íntegra:

*139.1 Aplicabilidade*

*(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar:*

*(1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;*

*(2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou*

*(3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.*

*(b) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).*

*(c) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos.*

A supracitada Resolução determinou ainda que, por meio de portaria do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária seriam fixadas as aeronaves críticas e suas respectivas frequências semanais máximas autorizadas, no caso de aeroportos não certificados. Deste modo foi editada em 13 de abril de 2016 a Portaria nº 908/SIA, definindo em seu anexo os limites de operação para os aeródromos não certificados.

Por fim cabe ressaltar que a ANAC recebe informações, nos termos da Resolução nº 191 de 16 de junho de 2011, de todas as operações realizadas em território nacional por empresas brasileiras e estrangeiras.

**Dados**

Foi identificado, por meio dos dados recebidos em decorrência da Resolução nº 191, compilados anexo ao presente relatório, que o Aeródromo sigla ICAO SSKW, que atende o município de CACOAL, RO, atualmente não certificado, recebeu por 12 vezes aeronaves de categoria de maior criticidade do que lhe é atualmente permitido.

**Conclusão**

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 em 12 oportunidades no período de 31/03/2019 até 27/04/2019 por esse motivo sugere-se aplicação de 12 penalidades de multa, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

**Anexo**

<b>Data Partida</b>	<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Empresa</b>	<b>Número Vôo</b>	<b>Modelo</b>	<b>Matricula</b>	<b>Categoria considerada</b>	<b>Categoria Aeroporto</b>
26/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
22/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUC	4C	3C
21/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXB	4C	3C
17/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXE	4C	3C
16/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUH	4C	3C
14/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXI	4C	3C
12/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
11/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
07/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
05/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
04/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
31/03/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXF	4C	3C

(...)

**(grifos no original)**

A entidade interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/06/2019 (SEI! 3144009), apresenta a sua defesa, em 01/07/2019 (SEI! 3189218).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 28/02/2020 (SEI! 4011478 e 4011589), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do art. 289 do CBA, *c/c* o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, *c/c* o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e *c/c* o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, considerando ter ocorrido apenas um ato infracional, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais).

### **OBSERVAÇÕES IMPORTANTES:**

1. Apesar de, *na decisão de primeira instância*, esta datada de 28/02/2020 (SEI! 4011589), constar a convalidação do referido Auto de Infração, visando passar a constar o nome do autuado como o DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM E TRANSPORTES DO ESTADO DE RONDÔNIA, este na qualidade de autarquia responsável pela operação do Aeroporto de Cacoal (SSKW), deve-se entender que, *na verdade*, o agente passivo, *no caso em tela*, é mesmo o Estado de Rondônia, pois este é quem recebeu a concessão para a realização de atividades aeroportuárias, sendo, *desta forma*, considerado o ente regulado por esta ANAC, *independentemente*, do órgão ou entidade que realiza as atividades sob sua ordem. O referido DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM E TRANSPORTES DO ESTADO DE RONDÔNIA, *regularmente*, representando os interesses do Estado de Rondônia, pode e deve ser tomado como seu representante perante a esta ANAC. Registra-se, *então*, não ter havido qualquer prejuízo à defesa do sujeito passivo do presente processo, oportunidade em que foram respeitados todos os princípios inerentes à Administração Pública; e

2. Deve-se observar que o setor competente, *em decisão motivada*, datada de 28/02/2020 (SEI! 4011478 e 4011589), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do art. 289 do CBA, *c/c* o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, *c/c* o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e *c/c* o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, considerando, *assim*, ter ocorrido apenas um ato infracional, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), registrando, *expressamente*, que "[a] Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD) consolidou o entendimento de que na hipótese de descumprimento do item 139.601 (a) do [RBAC] nº 139 considera-se a existência de uma única infração para cada constatação por parte da fiscalização, independentemente da quantidade de semanas, no caso de aumento de frequência semanal da aeronave crítica, ou da quantidade de operações, no caso de admissão de operações mais exigentes no aeródromo". *Sendo assim*, este Relator afirma ter compreendido o entendimento esposado pelo referido Setor Técnico, passando, *então*, a considerar, *também no caso em tela*, a ocorrência de um único ato infracional.

*No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 11/03/2020 (SEI! 4125151), a qual foi recebida pela interessada, em 20/03/2020 (SEI! 4276391), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 02/04/2020 (SEI! 4211297 e 4211294), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que: (i) "[...] as operações relatadas no Auto de Infração objeto do presente processo, no que concerne ao aeródromo da cidade de Cacoal SSKW haver recebido aeronaves de categorias mais críticas do que lhe é fixado como limite regularmente, [...] efetivamente ocorreram"; (ii) "[refuta] o número de ocorrências relatadas no Relatório de Ocorrência nº 009124/2019, porquanto o Aeródromo de Cacoal recebeu apenas 07 (sete) operações de Aeronave 4C e não 12 (doze) como indicado no relatório"; (iii) "[...] conforme

quadro demonstrativo disponibilizado pela Azul Linhas Aéreas, suas aeronaves que operam no aeródromo de Cacoal, classificadas como aeronaves cricas 3C, comportam operações de decolagem com peso máximo de até 51.800 Kg, ao passo que a aeronave cujo modelo é classificado para operação como Aeronave Crítica 4C, possui capacidade para operar com peso máximo de 52.900 kg"; (iv) "[...] ao Aeródromo de Cacoal (SSKW) foi fixado como limite o código de referência 3C, estabelecidas 08 (oito) operações a tulo de frequência semanal, mesmo possuindo pista medindo 2.100 metros de comprimento"; (v) "[...] as 12 operações objeto do presente recurso foram realizadas por aeronaves de modelo ERJ 190-200 IGW, classificadas, à época, no código de referência categoria 4C, porém equipadas com motorizações distintas, CF34-10E5A1 e CF34-10E7, característica esta que implica na capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremeda com falha de um motor, bem como na determinação do código de referência para classificação como aeronave crítica, conforme informações da Embraer constantes no Ofício nº DCC 009/2018, de 23/11/2018"; (vi) "[...] as especificações constantes nos documentos da Embraer anexos ao Ofício nº DCC-009/2018, as aeronaves equipadas com motorização CF34-10E7 são classificadas como aeronave crítica no código de referência categoria 3C; (vii) "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C"; (viii) "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional"; (ix) "[...] o aeródromo de Cacoal SSKW, recebeu apenas 07 (sete) operações de aeronaves crítica categoria 4C, portanto classificada como aeronave de código de referência mais crítica para o qual está autorizado, com a ressalva de que dentre as operações recebidas o peso máximo de decolagem registrado foi de 45.228 Kg, peso este inferior ao limite estabelecido para categoria 3C, conforme destacado alhures, não oferecendo qualquer risco para a segurança das operações, porquanto nas 07 (sete) operações realizadas a aeronave atendeu aos parâmetros estabelecidos para categoria 3C"; e (x) "[...] não obstante a aeronave que deu origem ao processo em apreço ser classificada no código de referência 4C, fato este que evidencia que seu recebimento pelo recorrente no aeródromo de Cacoal caracterizou, em tese, cometimento de infração, pugna para seja reavaliada e reconsiderada a penalidade de multa aplicada, pelas razões acima expendidas, por entender que tais operações não ofereceram risco à segurança do aeródromo, porquanto em nenhuma das operações efetuadas a aeronave ultrapassou os parâmetros estabelecidos como limite para Aeronave Crítica 3C, conforme demonstrado".

Em 22/06/2020, *por despacho*, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 4458843), sendo atribuído a este Relator em 03/08/2020, às 18h06min.

Em decisão monocrática, datada de de 21/08/2020 (SEI! 4680859), o presente processo foi convertido em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que fosse encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que fossem prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes.

O setor técnico desta ANAC, em resposta à diligência, datada de 23/11/2020 (SEI! 5044150), aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

**Despacho GTPS (SEI! 5044150)**

(...)

**Assunto: Resposta a diligência referente ao processo SEI nº 00065.028702/2019-11 (AI 008586/2019).**

1. Segue abaixo resposta a diligência realizada nos autos do processo SEI nº 00065.028702/2019-11, referente a informações para julgamento do AI 008586/2019:

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

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

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

1.1.3. A fonte oficial para a obtenção do código de referência das aeronaves é a ANAC pelo endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/downloads/downloads> ([Aeronaves e Código de Referência](#)). No entanto, ao longo do tempo podem ocorrer alterações no modelo da aeronave, após validação pela GCTA/SPO na ANAC, quando se considera a efetiva modificação. No caso das aeronaves E190 e E195 houve uma reclassificação, passando as aeronaves gradativamente durante o tempo, de ERJ-200 IGW ( código 4C) para ERJ-200 LR (código 3C). As mudanças das especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser vistas no documento "Especificações Operativas", que segue em anexo. Este documento contém a data de mudança de cada aeronave, baseada nas informações contidas nos textos das revisões da E.O. da Azul (páginas 21 a 24). A primeira mudança foi em 06/04/2018, enquanto a última aconteceu em 18/10/2019. A partir dessa data, 100% dos E195 já estavam classificados como 3C (ERJ 190-200 LR), mas à época da infração todas as aeronaves listadas no relatório de ocorrência (SEI 3169612) estavam classificadas como 4C (ERJ 190-200 IGW). As atuais especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser obtidas no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/especificacoes-operativas>.

1.1.4. Na tabela abaixo o resumo das revisões das Especificações Operativas da AZUL nas quais houve a alteração de modelos de aeronave ERJ 190-200 IGW para ERJ 190-200 LR, das aeronaves relacionadas a este processo:

Revisão	Data	Matrículas
295	30/08/2019	PR-AXB, PR-AYE, PR-AXE
296	13/09/2019	PR-AXI, PR-AUH, PR-AXF
297	27/09/2019	PR-AUN, PR-AUC

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

1.1.6. São emitidos os autos de infração.

1.2. Com referência a classificação das aeronaves, conforme RBAC 154, seguimos, portanto, o documento citado no item 1.1.3 (Aeronaves e Código de Referência) e respectivo modelo. Para o Aeroporto de Cacoal (SSKW) a classificação das aeronaves à época foi:

CRA ANV	Empresa	Nº voo	horário de partida	horário de chegada	data	ICAO origem	Aeronave	Matrícula
4C	AZU	2680	13:18:00	14:48:00	31/03/19	E195	EMBRAER 195	AXF
4C	AZU	2680	13:27:00	14:47:00	04/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:32:00	14:57:00	05/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:30:00	14:55:00	07/04/19	E195	EMBRAER 195	AUN
4C	AZU	2680	13:31:00	14:58:00	11/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:19:00	14:42:00	12/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:27:00	15:04:00	14/04/19	E195	EMBRAER 195	AXI
4C	AZU	2680	13:30:00	14:57:00	16/04/19	E195	EMBRAER 195	AUH
4C	AZU	2680	13:44:00	15:12:00	17/04/19	E195	EMBRAER 195	AXE
4C	AZU	2680	13:23:00	14:53:00	21/04/19	E195	EMBRAER 195	AXB
4C	AZU	2680	13:31:00	14:56:00	22/04/19	E195	EMBRAER 195	AUC
4C	AZU	2680	13:27:00	14:43:00	26/04/19	E195	EMBRAER 195	AUN

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

*Pergunta 1: O setor técnico desta ANAC confirma a Tabela constante do ANEXO do Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581)?*

Resposta: Sim - conforme pode ser observado na tabela do item 1.2.

*Pergunta 2: O recorrente assiste razão, ao apontar que "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C"?*

Resposta : O recorrente, conforme classificação dada pela ANAC à época, teve 12 operações com aeronaves 4C.

*Pergunta 3: O que o setor técnico desta ANAC pode esclarecer quanto às alegações do recorrente, em sede recursal (SEI! 4211294), em especial, com referência aos detalhes técnicos apresentados, os quais, segundo o recorrente, podem excluir a sua responsabilização quanto às 12 (doze) operações em desacordo com a regulamentação?*

e

*Pergunta 4: Quais esclarecimentos o setor técnico poderá realizar quanto às informações da Embraer, estas constantes no Ofício nº DCC 009/2018, de 23/11/2018, as quais, no entender do recorrente, exclui a sua responsabilidade administrativa quanto às operações realizadas em desacordo com a norma?*

Resposta: Ver item item 1.1 deste despacho, assim como o processo SEI 00065.034389/2019-51, similar a este.

*Pergunta 5: O recorrente alega que, "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional". Assiste razão o recorrente?*

Resposta: O peso da aeronave durante determinada operação não é utilizado para a determinar o código da operação. Assim o recorrente não assiste razão nesta colocação.

(...)

(grifos no original)

*Nesta oportunidade, o setor técnico desta ANAC anexa os seguinte documentos, a saber:*

- a) Tabelas - Código de Referência de Aeronaves (SEI! 5044275); e
- b) Especificações Operativas da Empresa AZUL (SEI! 5044282).

Pelo Ofício nº 985/2021/ASJIN-ANAC, de 04/02/2021 (SEI! 5317401) e pelo Ofício nº 3033/2021/ASJIN-ANAC, de 15/04/2021 (SEI! 5598580), o ente interessado foi notificado, *devidamente*, em 30/04/2021 (SEI! 5664758), oportunidade em que, em 10/05/2021 (SEI! 5696534 e 5696533), apresenta requerimento solicitando dilação de prazo. Pelo Despacho ASJIN, de 12/05/2021 (SEI! 5707510), o pedido de dilação de prazo solicitado pela interessada foi indeferido.

Pelo Despacho ASJIN, de 09/06/2021 (SEI! 5811298), o presente processo retorna à Relatoria, sendo atribuído a este Relator, em 02/07/2021, às 10h28min.

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

- Auto de Infração nº. 008586/2019, de 24/05/2019 (SEI! 3061569);
- Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581);
- Ofício nº 4125/2019/ASJIN-ANAC, de 27/05/2019 (SEI! 3065835);

- Aviso de Recebimento - AR, de 04/06/2019 (SEI! 3144009);
- Ofício nº 2726/2019/DER-CIA, de 22/06/2019 (SEI! 3189218);
- Despacho ASJIN, de 02/07/2019 (SEI! 3191961);
- Ofício nº 6023/2019/ASJIN-ANAC, de 09/07/2019 (SEI! 3217333);
- Ofício nº 3592/2019/DER-CIA, de 22/07/2019 (SEI! 3288710);
- Ofício nº 3577/2019/DER-CIA, de 22/07/2019 (SEI! 3294890);
- Aviso de Recebimento - AR, de 17/07/2019 (SEI! 3296791);
- Despacho ASJIN, de 01/08/2019 (SEI! 3296895);
- Análise de Primeira Instância, de 07/02/2020 (SEI! 4011478);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 28/02/2020 (SEI! 4011589);
- Extrato SIGEC, de 26/11/2018 (SEI! 4123565);
- Ofício nº 1976/2020/ASJIN-ANAC, de 11/03/2020 (SEI! 4125151);
- Rastreamento dos CORREIOS (SEI! 4214924);
- Recurso da Entidade Interessada, datado de 02/04/2020 (SEI! 4211294);
- Ofício nº DCC-009/2018, de 23/11/2018 (SEI! 4211295);
- Quadro de Voos Realizados (SEI! 4211296);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 02/04/2020 (SEI! 4211297);
- Despacho ASJIN, de 16/04/2020 (SEI! 4258136);
- Aviso de Recebimento - AR, de 20/03/2020 (SEI! 4276391);
- Ofício nº 4638/2020/ASJIN-ANAC, de 01/06/2020 (SEI! 4391104);
- Documentos apresentados (SEI! 4450823);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 19/06/2020 (SEI! 4450824);
- Despacho ASJIN, de 22/06/2020 (SEI! 4458843);
- Aviso de Recebimento - AR, de 09/06/2020 (SEI! 4516950);
- Parecer nº 652/2020/JULG ASJIN/ASJIN, de 21/08/2020 (SEI! 4680547);
- Decisão Monocrática de Segunda Instância, datada de 21/08/2020 (SEI! 4680859);
- Despacho COIM, de 28/10/2020 (SEI! 4949124);
- Despacho GTFS, de 23/11/2020 (SEI! 5044150);
- Tabelas - Código de Referência de Aeronaves (SEI! 5044275);
- Especificações Operativas da Empresa AZUL (SEI! 5044282);
- Ofício nº 985/2021/ASJIN-ANAC, de 04/02/2021 (SEI! 5317401);
- Aviso de Recebimento - AR, de 12/02/2021 (SEI! 5432757);
- Aviso de Não Recebimento (SEI! 5452807);
- *E-mail* entre servidores da ANAC, de 12/04/2021 (SEI! 5584993);
- *E-mail* entre servidores da ANAC, de 13/04/2021 (SEI! 5598573);
- Despacho ASJIN, de 15/04/2021 (SEI! 5598578);
- Ofício nº 3033/2021/ASJIN-ANAC, de 5598580);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 30/04/2021 (SEI! 5664758);
- Requerimento do ente interessado, de 10/05/2021 (SEI! 5696533);

- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 10/05/2021 (SEI! 5696534);
- Despacho ASJIN, de 12/05/2021 (SEI! 5707510);
- Ofício nº 4143/2021/ASJIN-ANAC, de 17/05/2021 (SEI! 5723426);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 01/06/2021 (SEI! 5789322); e
- Despacho ASJIN, de 09/06/2021 (SEI! 5811298).

**É o breve Relatório.**

## 2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

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

Observa-se que o seu recurso já foi recebido, pela Secretaria da ASJIN, sem efeito suspensivo, com fundamento no vigente art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18, abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 472/18**

(...)

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º **O recurso não terá efeito suspensivo**, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29.11.2018)

(...)

**(grifos nossos)**

*Como visto*, a Administração Pública poderá conceder o efeito suspensivo, desde que haja "receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução", conforme apontado no parágrafo único do art. 61 da Lei nº. 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

#### **Lei nº. 9.784/99**

(...)

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. **Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.**

(...)

**(grifos nossos)**

*No caso em tela*, deve-se apontar que o recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. *Como se pode observar*, o interessado não demonstrou no presente processo que a sua sujeição imediata à execução da sanção aplicada poderá vir, *de alguma forma*, a lhe trazer prejuízos de difícil ou incerta reparação.

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

A entidade interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/06/2019 (SEI! 3144009), apresenta a sua defesa, em 01/07/2019 (SEI! 3189218). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 28/02/2020 (SEI! 4011478 e 4011589), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do

ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, considerando ter ocorrido apenas um ato infracional, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais). *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 11/03/2020 (SEI! 4125151), a qual foi recebida pela interessada, em 20/03/2020 (SEI! 4276391), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 02/04/2020 (SEI! 4211297 e 4211294). Em 22/06/2020, *por despacho*, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 4458843), sendo atribuído a este Relator em 03/08/2020, às 18h06min.

Em decisão monocrática, datada de de 21/08/2020 (SEI! 4680859), o presente processo foi convertido em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que fosse encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que fossem prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes.

O setor técnico desta ANAC, em resposta à diligência, datada de 23/11/2020 (SEI! 5044150), apresenta o Despacho GTPS, de 23/11/2020 (SEI! 5044150). *Nesta oportunidade*, o setor técnico desta ANAC anexa documentos.

Pelo Ofício nº 985/2021/ASJIN-ANAC, de 04/02/2021 (SEI! 5317401) e pelo Ofício nº 3033/2021/ASJIN-ANAC, de 15/04/2021 (SEI! 5598580), o interessado foi notificado, *devidamente*, em 30/04/2021 (SEI! 5664758), oportunidade em que, em 10/05/2021 (SEI! 5696534 e 5696533), apresenta requerimento solicitando dilação de prazo. Pelo Despacho ASJIN, de 12/05/2021 (SEI! 5707510), o pedido de dilação de prazo solicitado pela interessada foi indeferido.

Pelo Despacho ASJIN, de 09/06/2021 (SEI! 5811298), o presente processo retorna à Relatoria, sendo atribuído a este Relator, em 02/07/2021, às 10h28min.

*Sendo assim*, deve-se registrar que o presente processo preservou, *até o momento*, todos os direitos e interesses da entidade interessada, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

### 3. DA FUNDAMENTAÇÃO

***Quanto à Fundamentação da Matéria – Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018) .***

A entidade interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação*, contrariando o inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, com a seguinte descrição, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 008586/2019** (SEI! 3061569)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 09.0000139.0005

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

**HISTÓRICO:** Identificou-se, por meio de consulta a informações providas por empresas de transporte aéreo certificadas pelo RBAC 121, que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 12 vezes no período de 31/03/2019 até 27/04/2019, ao receber operações aeronaves de categoria mais crítica do que lhe é autorizado por portaria da SIA. Por esse motivo sugere-se aplicação de

12 penalidades de multa, uma para cada infração, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

**CAPITULAÇÃO:** Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 139, itens 139.601(a)(2); Anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016; Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela I: Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo, cód. ICL, item i).

(...)

Observa-se que, *diante da infração do processo administrativo em questão*, a autuação foi realizada com fundamento no inciso I do art. 289 do CBA, conforme abaixo, *in verbis*:

**CBA**

(...)

**TÍTULO IX - Das Infrações e Providências Administrativas**

(...)

**CAPÍTULO II - Das Providências Administrativas**

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

**I - multa;**

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

(...)

**(sem grifos no original)**

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

**RBAC 139 - Emenda nº 05**

(...)

**SUBPARTE G**

**DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS**

**139.601 Disposições transitórias e finais**

**(a) Operadores de aeródromos classificados, na data de emissão da Emenda 05 deste Regulamento, como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153, Emenda 00, ficam dispensados de serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, até que requeiram:**

(1) aumento de frequências da aeronave crítica; ou

(2) **operações mais exigentes.**

(b) O disposto na Emenda 05 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados.

(...)

**(sem grifos no original)**

Com relação ao caso em tela, deve-se observar o disposto no ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016, conforme abaixo, *in verbis*:

**Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016**

(...)

**ANEXO - AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS.**

Código	Nome	Município	UF	Aeronave crítica	Tipo de aproximação	Frequência semanal
SSKW	Cacoal	Cacoal	RO	3C	NINST	8

Ainda com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item “i” da Tabela I

(CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS – Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/18, conforme abaixo, *in verbis*:

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

(...)

**Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS – Operador de Aeródromo )**

(...)

i ) **Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.**

Valor mínimo R\$ 20.000,00      Valor Médio R\$ 35.000,00      Valor Máximo R\$ 50.000,00

(...)

**(sem grifos no original)**

Observa-se, *ainda*, que o setor de análise de primeira instância (SEI! 4011478), ainda aponta que a concessão do certificado operacional de aeroporto, *segundo o item 139.1 (a) c/c 139.101 do RBAC 139*, é obrigatória para todo operador de aeródromo que opere ou pretenda operar: (i) operações domésticas ou de bandeira (RBAC 121); (ii) operações suplementares, com regularidade (frequência superior a 02 (dois) movimentos semanais) (RBAC 121); e (iii) operações de empresas estrangeiras de transporte aéreo civil público no Brasil (RBAC 129). *Nessas hipóteses*, os requisitos dispostos no RBAC 139 (Certificação Operacional de Aeroportos), *segundo o item 139.101 do RBAC 139*, são de cumprimento obrigatório ao operador de aeródromo atuante em qualquer aeródromo civil público brasileiro, seja ele compartilhado ou não.

Acrescenta, *ainda*, ser o certificado operacional de aeroporto o documento pelo qual a ANAC autoriza a operação do aeroporto nos moldes do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), aprovado por esta Agência, e identifica os serviços aéreos públicos autorizados por meio de Especificações Operativas, segundo consta do item Item 139.3 (2) do RBAC 139. Estas constituem o acervo de informações sobre as operações que poderão ser conduzidas no aeródromo, tendo em conta a infraestrutura disponível e os procedimentos estabelecidos no MPOS, bem como as restrições de uso do aeródromo [Item 139.3 (3) do RBAC 139].

Aquele setor continua apontando que, *excepcionalmente*, definiu-se que os operadores de aeródromos de Classe I, II ou III segundo a Emenda nº 00 Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 153, na data de emissão da Emenda nº 05 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 139, ficam dispensados de serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto até que requeiram aumento de frequências da aeronave crítica, ou ainda, a admissão de operações mais exigentes para o aeródromo, em conformidade com o disposto no item 139.601 (a) do RBAC 139.

De acordo com o ANEXO à Portaria n 908/SIA, de 13/04/2016, este denominado de "**AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS**", foram fixados como limites ao Aeroporto de Cacoal – (SSKW): (i) o código de referência 3C para a aeronave crítica; e (ii) 08 (oito) operações a título de frequência semanal (*vide quadro acima*).

Conforme, *ainda*, apontado por aquele setor de análise em primeira instância, abaixo, *in verbis*:

**Análise de Primeira Instância (SEI! 4011478)**

(...)

O Auto de Infração nº 008586/2019 (3061569), sustentado pelo Relatório de Ocorrência nº 008855/2019 (3061581), revela que o Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes do Estado de Rondônia, na condição de operador de aeródromo, não sendo detentor de certificado operacional de aeroporto, permitiu operações mais exigentes no Aeroporto de Cacoal – (SSKW) de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA quanto à categoria da aeronave crítica.

De acordo com a fiscalização, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, constatou-se que no período entre 31/03/2019 e 27/04/2019 o operador de aeródromo não observou o código de referência crítico de 3C, permitindo 12 (doze) operações acima do limite, realizadas por aeronaves de categoria 4C.

(...)

*Sendo assim*, identifica-se que foi bem caracterizado o ato tido como infracional no enquadramento pelo inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

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

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019** (SEI! 3061581)

(...)

##### **DESCRIÇÃO:**

##### **Objetivo**

Embasamento de autuação por descumprimento do RBAC 139

##### **Introdução**

Por meio da Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015, foi aprovada a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro de Aviação civil nº 139, pela qual foi criada a aplicabilidade, a qual transcrevo na íntegra:

##### *139.1 Aplicabilidade*

*(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar:*

*(1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;*

*(2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou*

*(3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.*

*(b) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).*

*(c) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos.*

A supracitada Resolução determinou ainda que, por meio de portaria do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária seriam fixadas as aeronaves críticas e suas respectivas frequências semanais máximas autorizadas, no caso de aeroportos não certificados. Deste modo foi editada em 13 de abril de 2016 a Portaria nº 908/SIA, definindo em seu anexo os limites de operação para os aeródromos não certificados.

Por fim cabe ressaltar que a ANAC recebe informações, nos termos da Resolução nº 191 de 16 de junho de 2011, de todas as operações realizadas em território nacional por empresas brasileiras e estrangeiras.

##### **Dados**

Foi identificado, por meio dos dados recebidos em decorrência da Resolução nº 191, compilados anexo ao presente relatório, que o Aeródromo sigla ICAO SSKW, que atende o município de CACOAL, RO, atualmente não certificado, recebeu por 12 vezes aeronaves de categoria de maior criticidade do que lhe é atualmente permitido.

##### **Conclusão**

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 em 12 oportunidades no período de 31/03/2019 até 27/04/2019 por esse motivo sugere-se aplicação de 12 penalidades de multa, conforme estipulado na Resolução 472/2018.

##### **Anexo**

<b>Data Partida</b>	<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Empresa</b>	<b>Número Vôo</b>	<b>Modelo</b>	<b>Matricula</b>	<b>Categoria considerada</b>	<b>Categoria Aeroporto</b>
26/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
22/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUC	4C	3C
21/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXB	4C	3C

17/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXE	4C	3C
16/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUH	4C	3C
14/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXI	4C	3C
12/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
11/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
07/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
05/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
04/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
31/03/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXF	4C	3C

(...)

(grifos no original)

Observa-se, *então*, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade com o disposto no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.

## 5. DA DILIGÊNCIA

No caso em tela, observa-se que o agente fiscal, ao realizar a apuração da ocorrência, aponta a operação de 12 (doze) voos, os quais, *segundo consta*, não poderiam ter sido realizados no aeroporto de Cacoal, tendo em vista este não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

A fiscalização, em anexo ao **Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019** (SEI! 3061581), apresenta o seguinte quadro de operações que foram realizadas:

### Anexo

Data Partida	Origem	Destino	Empresa	Número Voo	Modelo	Matricula	Categoria considerada	Categoria Aeroporto
26/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
22/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUC	4C	3C
21/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXB	4C	3C
17/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXE	4C	3C
16/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUH	4C	3C
14/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXI	4C	3C
12/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
11/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
07/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AUN	4C	3C
05/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
04/04/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AYE	4C	3C
31/03/2019	SSKW	SBCY	AZU	2681	E195	AXF	4C	3C

Em sua peça recursal, datada de 02/04/2020 (SEI! 4211294), o ente interessado aponta, *expressamente*, que "[...] as operações relatadas no Auto de Infração objeto do presente processo, no que concerne ao aeródromo da cidade de Cacoal SSKW haver recebido aeronaves de categorias mais críticas do que lhe é fixado como limite regularmente, [...] **efetivamente ocorreram**" (sem grifos no original), confirmando, *assim*, as 12 (doze) operações. No entanto, da mesma forma, *ou seja*, *expressamente*, "[refuta] o número de ocorrências relatadas no Relatório de Ocorrência nº 009124/2019, porquanto o Aeródromo de Cacoal recebeu apenas 07 (sete) operações de Aeronave 4C e não 12 (doze) como indicado no relatório".

Observa-se que o ente interessado, para chegar ao valor de 07 (sete) operações, apresenta um quadro demonstrativo disponibilizado pela empresa Azul Linhas Aéreas S/A., onde, *segundo afirma*, suas

aeronaves que operam no aeródromo de Cacoal, classificadas como aeronaves críticas 3C, comportam operações de decolagem com peso máximo de até 51.800 Kg, ao passo que a aeronave cujo modelo é classificado para operação como Aeronave Crítica 4C, possui capacidade para operar com peso máximo de 52.900 kg".

O ente interessado afirma, *ainda*, que o "[...] Aeródromo de Cacoal (SSKW) foi fixado como limite o código de referência 3C, estabelecidas 08 (oito) operações a título de frequência semanal, mesmo possuindo pista medindo 2.100 metros de comprimento" e que "[...] as 12 operações [...] foram realizadas por aeronaves de modelo ERJ 190-200 IGW, classificadas, à época, no código de referência categoria 4C, porém equipadas com motorizações distintas, CF34-10E5A1 e CF34-10E7, característica esta que implica na capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremeda com falha de um motor, bem como na determinação do código de referência para classificação como aeronave crítica, conforme informações da Embraer constantes no Ofício nº DCC 009/2018, de 23/11/2018".

A recorrente afirma, *também*, que "[...] as especificações constantes nos documentos da Embraer anexos ao Ofício nº DCC-009/2018, as aeronaves equipadas com motorização CF34-10E7 são classificadas como aeronave crítica no código de referência categoria 3C" e que "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C". *No seu entendimento*, "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional" e que "[...] o aeródromo de Cacoal SSKW, recebeu apenas 07 (sete) operações de aeronaves crítica categoria 4C, portanto classificada como aeronave de código de referência mais crítica para o qual está autorizado, com a ressalva de que dentre as operações recebidas o peso máximo de decolagem registrado foi de 45.228 Kg, peso este inferior ao limite estabelecido para categoria 3C, [...] não oferecendo qualquer risco para a segurança das operações, porquanto nas 07 (sete) operações realizadas a aeronave atendeu aos parâmetros estabelecidos para categoria 3C".

*Sendo assim*, diante da incerteza quanto à alegação da entidade interessada e, *principalmente*, preservando os seus direitos, *em especial*, em respeito aos princípios da *ampla defesa* e do *contraditório*, com base no *caput* do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18, o presente processo foi convertido em **DILIGÊNCIA**, solicitando à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC que viesse a responder/atender aos questionamentos deste Relator, bem como apresentasse, *se fosse o caso*, quaisquer outras considerações e/ou documentos que possam ter relação com o caso em tela.

Em decisão monocrática, datada de de 21/08/2020 (SEI! 4680859), o presente processo foi convertido em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que fosse encaminhado à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que fossem prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes.

O setor técnico desta ANAC, em resposta à diligência, datada de 23/11/2020 (SEI! 5044150), aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

**Despacho GTPS (SEI! 5044150)**

(...)

Assunto: **Resposta a diligência referente ao processo SEI nº 00065.028702/2019-11 (AI 008586/2019).**

1. Segue abaixo resposta a diligência realizada nos autos do processo SEI nº 00065.028702/2019-11, referente a informações para julgamento do AI 008586/2019:

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

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

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

1.1.3. A fonte oficial para a obtenção do código de referência das aeronaves é a ANAC pelo endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/downloads/downloads> ([Aeronaves e Código de Referência](#)). No entanto, ao longo do tempo podem ocorrer alterações no modelo da aeronave, após validação pela GCTA/SPO na ANAC, quando se considera a efetiva modificação. No caso das aeronaves E190 e E195 houve uma reclassificação, passando as aeronaves gradativamente durante o tempo, de ERJ-200 IGW ( código 4C) para ERJ-200 LR (código 3C). As mudanças das especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser vistas no documento "Especificações Operativas", que segue em anexo. Este documento contém a data de mudança de cada aeronave, baseada nas informações contidas nos textos das revisões da E.O. da Azul (páginas 21 a 24). A primeira mudança foi em 06/04/2018, enquanto a última aconteceu em 18/10/2019. A partir dessa data, 100% dos E195 já estavam classificados como 3C (ERJ 190-200 LR), mas à época da infração todas as aeronaves listadas no relatório de ocorrência (SEI 3169612) estavam classificadas como 4C (ERJ 190-200 IGW). As atuais especificações operativas das aeronaves da Azul podem ser obtidas no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/especificacoes-operativas>.

1.1.4. Na tabela abaixo o resumo das revisões das Especificações Operativas da AZUL nas quais houve a alteração de modelos de aeronave ERJ 190-200 IGW para ERJ 190-200 LR, das aeronaves relacionadas a este processo:

Revisão	Data	Matrículas
295	30/08/2019	PR-AXB, PR-AYE, PR-AXE
296	13/09/2019	PR-AXI, PR-AUH, PR-AXF
297	27/09/2019	PR-AUN, PR-AUC

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

1.1.6. São emitidos os autos de infração.

1.2. Com referência a classificação das aeronaves, conforme RBAC 154, seguimos, portanto, o documento citado no item 1.1.3 (Aeronaves e Código de Referência) e respectivo modelo. Para o Aeroporto de Cacoal (SSKW) a classificação das aeronaves à época foi:

CRA ANV	Empresa	Nº voo	horário de partida	horário de chegada	data	ICAO origem	Aeronave	Matrícula
4C	AZU	2680	13:18:00	14:48:00	31/03/19	E195	EMBRAER 195	AXF
4C	AZU	2680	13:27:00	14:47:00	04/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:32:00	14:57:00	05/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:30:00	14:55:00	07/04/19	E195	EMBRAER 195	AUN
4C	AZU	2680	13:31:00	14:58:00	11/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:19:00	14:42:00	12/04/19	E195	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2680	13:27:00	15:04:00	14/04/19	E195	EMBRAER 195	AXI
4C	AZU	2680	13:30:00	14:57:00	16/04/19	E195	EMBRAER 195	AUH
4C	AZU	2680	13:44:00	15:12:00	17/04/19	E195	EMBRAER 195	AXE
4C	AZU	2680	13:23:00	14:53:00	21/04/19	E195	EMBRAER 195	AXB
4C	AZU	2680	13:31:00	14:56:00	22/04/19	E195	EMBRAER 195	AUC
4C	AZU	2680	13:27:00	14:43:00	26/04/19	E195	EMBRAER 195	AUN

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

*Pergunta 1: O setor técnico desta ANAC confirma a Tabela constante do ANEXO do Relatório de Fiscalização nº. 008855/2019, datado de 24/05/2019 (SEI! 3061581)?*

Resposta: Sim - conforme pode ser observado na tabela do item 1.2.

*Pergunta 2: O recorrente assiste razão, ao apontar que "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C"?*

Resposta : O recorrente, conforme classificação dada pela ANAC à época, teve 12 operações com aeronaves 4C.

*Pergunta 3: O que o setor técnico desta ANAC pode esclarecer quanto às alegações do recorrente, em sede recursal (SEI! 4211294), em especial, com referência aos detalhes técnicos apresentados, os quais, segundo o recorrente, podem excluir a sua responsabilização quanto às 12 (doze) operações em desacordo com a regulamentação?*

e

*Pergunta 4: Quais esclarecimentos o setor técnico poderá realizar quanto às informações da Embraer, estas constantes no Ofício nº DCC 009/2018, de 23/11/2018, as quais, no entender do recorrente, exclui a sua responsabilidade administrativa quanto às operações realizadas em desacordo com a norma?*

Resposta: Ver item item 1.1 deste despacho, assim como o processo SEI 00065.034389/2019-51, similar a este.

*Pergunta 5: O recorrente alega que, "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional". Assiste razão o recorrente?*

Resposta: O peso da aeronave durante determinada operação não é utilizado para a determinar o código da operação. Assim o recorrente não assiste razão nesta colocação.

(...)

(grifos no original)

*Nesta oportunidade, o setor técnico desta ANAC anexa os seguinte documentos, a saber:*

- a) Tabelas - Código de Referência de Aeronaves (SEI! 5044275); e
- b) Especificações Operativas da Empresa AZUL (SEI! 5044282).

*Como se pode observar nas considerações apostas pelo Setor Técnico desta ANAC, foi confirmado o ato infracional, conforme aponta a referida decisão de primeira instância (SEI!*

*Conforme apontado pelo Despacho GTPS, de 23/11/2020 (SEI! 5044150), ao se observar o Processo nº 00065.034389/2019-51, verifica-se similaridade com o presente processo, na medida em que naquele processo, a verificação de 14 (quatorze) operações em desacordo com a norma, resultaram em uma única infração, em conformidade com a Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD), a qual consolidou o entendimento de que, na hipótese de descumprimento do item 139.601 (a) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 139, considera-se a existência de uma única infração para cada constatação por parte da fiscalização, independentemente da quantidade de semanas, no caso de aumento de frequência semanal da aeronave crítica, ou da quantidade de operações, no caso de admissão de operações mais exigentes no aeródromo.*

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

A entidade interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/06/2019 (SEI! 3144009), apresenta a sua defesa, em 01/07/2019 (SEI! 3189218).

*Quanto aos argumentos trazidos pela ente interessado 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 28/02/2020 (SEI! 4011478 e 4011589), *em especial*, no apontado na referida decisão, conforme apontado abaixo, *in verbis*:

**Análise de Primeira Instância** (SEI! 4011478)

(...)

**II. FUNDAMENTAÇÃO:**

(...)

Em defesa, o Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes do Estado de Rondônia apenas informa o encaminhamento das “pontuações realizadas pela companhia aérea AZUL (6467947), através do e-mail que trata das operações (6467933)”.

Antes de enfrentar o mérito propriamente dito, cabe fazer algumas observações sobre o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 154, intitulado “Projeto de Aeródromos”, que trata do código de referência de aeródromo. De acordo com a Emenda nº 05 do ato normativo em comento, o propósito do código de referência é proporcionar um método simples para inter-relacionar as diversas especificações sobre as características dos aeródromos, de modo a “fornecer uma série de facilidades adequadas às aeronaves que irão operar no aeródromo” [Item 154.13 (a) do RBAC nº 154].

O código é composto por dois elementos relacionados às características de desempenho e dimensões das aeronaves, sendo que o primeiro elemento representa um número baseado no comprimento básico de pista da aeronave, enquanto o segundo elemento, uma letra baseada na envergadura da aeronave. Para fins de projeto, tanto o número quanto a letra do código dizem respeito “às características críticas da aeronave para a qual a facilidade deverá servir”. Assim, o primeiro passo é identificar as aeronaves que operam no aeródromo para, em seguida, identificar os dois elementos que compõem o código de referência [Item 154.13 (b) do RBAC nº 154].

O elemento 1 do código (número), determinado pela Tabela A-1 do Regulamento, deve coincidir com o “maior valor dos comprimentos básicos de pista das aeronaves para as quais a pista deverá atender” [Item 154.13 (e) do RBAC nº 154]. Já o elemento 2 do código (letra), que também é extraído da Tabela A-1, deve corresponder à “maior envergadura dentre as aeronaves para as quais a facilidade será destinada” [Item 154.13 (f) do RBAC nº 154].

A Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD) consolidou o entendimento de que na hipótese de descumprimento do item 139.601 (a) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 139 considera-se a existência de uma única infração para cada constatação por parte da fiscalização, independentemente da quantidade de semanas, no caso de aumento de frequência semanal da aeronave crítica, ou da quantidade de operações, no caso de admissão de operações mais exigentes no aeródromo.

Com base nesse entendimento, para afastar o que lhe foi imputado caberia ao autuado comprovar que todas as 12 (doze) operações identificadas acima do limite (descritas no relatório de ocorrência – 3061581) teriam sido realizadas por aeronaves de categoria inferior a 4C – o que não restou evidenciado pela defesa.

A presunção de veracidade constitui um dos atributos dos atos da administração pública e que, em decorrência dela, presume-se que seus atos sejam verídicos e legítimos, tanto em relação às razões jurídicas que os motivaram, quanto no que toca aos fatos por ela invocados como sua causa. Tal presunção transfere ao particular não apenas o ônus de impugná-lo, mas de fazer prova de sua invalidade ou inveracidade.

Lembre-se que, no Processo Administrativo Federal, o ônus da prova dos fatos alegados cabe ao interessado (Lei nº 9.784/99, art. 36). Para afastar a presunção de veracidade dos atos da Administração incumbe ao interessado produzir a prova em contrário. A alegação do autuado sem a apresentação de um elemento probatório consistente não afasta, nesse processo, os fatos afirmados pela fiscalização.

Considerando os elementos do processo e a ausência de evidências em contrário, entende-se caracterizada a infração, de autoria do autuado, consistente em permitir operações mais exigentes no Aeroporto de Cacoal – (SSKW) de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA quanto à categoria da aeronave crítica, descrita no AI nº 008586/2019, 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.

(...)

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 11/03/2020 (SEI! 4125151), a qual foi recebida pela interessada, em 20/03/2020 (SEI! 4276391), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 02/04/2020 (SEI! 4211297 e 4211294), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que: (i) "[...] as operações relatadas no Auto de Infração objeto do presente processo, no que concerne ao aeródromo da cidade de Cacoal SSKW haver recebido aeronaves de categorias mais críticas do que lhe é fixado como limite regularmente, [...] efetivamente ocorreram"; (ii) "[refuta] o número de ocorrências relatadas no Relatório de Ocorrência n° 009124/2019, porquanto o Aeródromo de Cacoal recebeu apenas 07 (sete) operações de Aeronave 4C e não 12 (doze) como indicado no relatório"; (iii) "[...] conforme quadro demonstrativo disponibilizado pela Azul Linhas Aéreas, suas aeronaves que operam no aeródromo de Cacoal, classificadas como aeronaves cricas 3C, comportam operações de decolagem com peso máximo de até 51.800 Kg, ao passo que a aeronave cujo modelo é classificado para operação como Aeronave Crítica 4C, possui capacidade para operar com peso máximo de 52.900 kg"; (iv) "[...] ao Aeródromo de Cacoal (SSKW) foi fixado como limite o código de referência 3C, estabelecidas 08 (oito) operações a tulo de frequência semanal, mesmo possuindo pista medindo 2.100 metros de comprimento"; (v) "[...] as 12 operações objeto do presente recurso foram realizadas por aeronaves de modelo ERJ 190-200 IGW, classificadas, à época, no código de referência categoria 4C, porém equipadas com motorizações distintas, CF34-10E5A1 e CF34-10E7, característica esta que implica na capacidade de uso de empuxo extra no caso de decolagem e arremeda com falha de um motor, bem como na determinação do código de referência para classificação como aeronave crítica, conforme informações da Embraer constantes no Ofício n° DCC 009/2018, de 23/11/2018"; (vi) "[...] as especificações constantes nos documentos da Embraer anexos ao Ofício n° DCC-009/2018, as aeronaves equipadas com motorização CF34-10E7 são classificadas como aeronave crítica no código de referência categoria 3C; (vii) "[...] das 12 operações realizadas no período, apenas 07 (sete) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C"; (viii) "[...] das 04 (quatro) operações realizadas por aeronaves de código de referência 4C, o peso máximo de decolagem foi registrado na operação do dia 14/05/2019, em que a aeronave decolou com o peso de 45.228 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional"; (ix) "[...] o aeródromo de Cacoal SSKW, recebeu apenas 07 (sete) operações de aeronaves crítica categoria 4C, portanto classificada como aeronave de código de referência mais crítica para o qual está autorizado, com a ressalva de que dentre as operações recebidas o peso máximo de decolagem registrado foi de 45.228 Kg, peso este inferior ao limite estabelecido para categoria 3C, conforme destacado alhures, não oferecendo qualquer risco para a segurança das operações, porquanto nas 07 (sete) operações realizadas a aeronave atendeu aos parâmetros estabelecidos para categoria 3C"; e (x) "[...] não obstante a aeronave que deu origem ao processo em apreço ser classificada no código de referência 4C, fato este que evidencia que seu recebimento pelo recorrente no aeródromo de Cacoal caracterizou, em tese, cometimento de infração, pugna para seja reavaliada e reconsiderada a penalidade de multa aplicada, pelas razões acima expendidas, por entender que tais operações não ofereceram risco à segurança do aeródromo, porquanto em nenhuma das operações efetuadas a aeronave ultrapassou os parâmetros estabelecidos como limite para Aeronave Crítica 3C, conforme demonstrado".

Ao se analisar todas as alegações apostas pelo ente interessado, *em sede recursal*, observa-se o reconhecimento de parte das operações em afronta à norma, apesar do seu entendimento no sentido de não ter ocorrido qualquer risco à segurança do aeródromo. *No entanto*, estas alegações não podem servir para afastar a sua responsabilização administrativa, pois, *como visto acima*, a decisão de primeira instância (SEI! 4011589), esta adequada ao entendimento da Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD), não considerou "o aumento de frequência semanal da aeronave crítica, ou da quantidade de operações, no caso de admissão de operações mais exigentes no aeródromo", mas, *sim*, entendeu ter ocorrido um único ato infracional, *independentemente do número de operações, no caso em tela*, se 12 (doze) ou 07 (sete), além do ato infracional ter se materializado, mesmo não havendo qualquer tipo de risco à segurança do aeródromo, *conforme alegado pelo recorrente*.

Após decisão monocrática, datada de de 21/08/2020 (SEI! 4680859), o presente processo foi convertido em diligência à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA desta ANAC, a qual, em resposta à diligência, apresentou o Despacho GTPS, de 23/11/2020 (SEI! 5044150). Apesar de, *devidamente*, notificado (SEI! 5317401 e 5598580), o ente interessado não apresenta suas considerações sobre a diligência realizada, apresentando apenas um requerimento (SEI! 5696533), o qual foi indeferido pelo

*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.

## 7. 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.º. 25/08, bem como a *hoje vigente* Resolução ANAC n.º. 472, de 06/06/2018, *estabelecem providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, respectivamente*, no *caput* do art. 22 e no *caput* do seu art. 36, aponta que na dosimetria "serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância não foi reconhecida nenhuma condição atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC n.º. 472/18), *in verbis*:

#### **Resolução ANAC n.º. 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 n.º 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 atuado 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.

Cumprido mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão n.º 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 N.º 001/2019**

ENUNCIADO: A apresentação pelo atuado 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 n.º 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução n.º 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual

ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

*No caso em tela*, o ente interessado não reconheceu o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, podendo-se, *então*, considerar que não houve por parte do interessado 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 do ente interessado tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

*No mesmo sentido, em nova consulta*, esta realizada em 23/08/2021, 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. 00058.042969/2018-20 - SIGEC 668298197 - Data da Infração: 21/11/2018 - Pcto: 29/08/2019; Processo nº. 00058.042965/2018-41 - SIGEC 668297199 - Data da Infração: 22/11/2018 - Pcto: 29/08/2018; e Processo nº. 00058.035632/2018-66 - SIGEC 668296190 - Data da Infração: 18/09/2018 - Pcto: 29/08/2019). *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

### ***Das Condições Agravantes:***

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

#### **Resolução ANAC nº. 472/18**

(...)

#### **Seção IX - Da Gradação das Sanções**

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

(...)

#### **2º São circunstâncias agravantes:**

I - a reincidência;

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

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

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

V - a destruição de bens públicos.

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

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

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

(...)

**(sem grifos no original)**

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

Observa-se, *então*, não existir nenhuma 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 "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, poderá ser imputada uma sanção no valor de R\$ 20.000,00 (grau mínimo), R\$ 35.000,00 (grau médio) ou R\$ 50.000,00 (grau máximo).

Registra-se que não há a presença de nenhuma circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e 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*.

## 8. DO VOTO

*Pelo exposto*, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, este correspondente ao *patamar médio* previsto para o ato infracional cometido.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 23 de agosto de 2021.

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**

Especialista de Regulação em Aviação Civil

SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/08/2021, às 16:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6015262** e o código CRC **8744B20A**.

SEI nº 6015262



## VOTO

**PROCESSO: 00065.028702/2019-11**

**INTERESSADO: ESTADO DE RONDONIA**

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. 9º inc. II da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 6015262, por **CONHECER** e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa em desfavor de ESTADO DE RONDONIA, de multa no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, por *Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018) - Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153, infração capitulada no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) 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 24/08/2021, às 11:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6122774** e o código CRC **4C5990FB**.

SEI nº 6122774

**VOTO****PROCESSO: 00065.028702/2019-11****INTERESSADO: ESTADO DE RONDONIA**

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. 9º inc. II da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 6015262, por **CONHECER** e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa em desfavor de ESTADO DE RONDONIA, de multa no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, por *Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018) - Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153, infração capitulada no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018.*

**Eduardo Viana****SIAPE - 1624783****Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016**

Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 24/08/2021, às 15:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6124441** e o código CRC **C41062F6**.

SEI nº 6124441



## CERTIDÃO

Brasília, 24 de agosto de 2021.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 522ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00065.028702/2019-11

**Interessado:** ESTADO DE RONDONIA

**Auto de Infração:** 008586/2019

**Crédito de multa:** 669.590/20-6

**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.
- Eduardo Viana - SIAPE 1624783 - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016 - Membro Julgador.
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - Membro Relator.

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\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, em desfavor do **ESTADO DE RONDONIA**, como sanção administrativa, conforme inciso I do art. 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(2) do RBAC 139 - Emenda nº 05, c/c o ANEXO à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/2018, por *Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando houver operação mais exigente que ultrapasse os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ou o tipo de aproximação. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).*
3. Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/08/2021, às 18:24, conforme horário oficial de



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 24/08/2021, às 19:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 25/08/2021, às 10:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6125882** e o código CRC **105DB914**.