



## VOTO

**PROCESSO: 00065.037288/2019-31**

**INTERESSADO: @INTERESSADOS\_VIRGULA\_ESPACO\_MAIUSCULAS@**

### SESSÃO DE JULGAMENTO DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

**AINI: 009113/2019**

**Data da Lavratura: 10/07/2019**

**Nº SIGEC: 671.122/21-7**

**Infração:** *Operador de aeródromo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto - Deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência a partir de 04/12/2018).*

**Enquadramento:** inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.305(e) do RBAC 139 e c/c o item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) 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.**, CNPJ nº. 14.522.178/0001-07, por descumprimento do inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.305(e) do RBAC 139 e c/c o item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, cujo Auto de Infração nº. 009113/2019 foi lavrado em 10/07/2019 (SEI! 3224706), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 09113/2019** (SEI! 3224706)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 09.0000139.0011

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Operador de aeródromo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto - Deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência a partir de 04/12/2018).

**HISTÓRICO:** Para concessão de certificado operacional ao aeródromo SBKP, foi considerado RVR de 600 metros para decolagem, segundo informação do Plano PL-OPER-002, revisão 12, contido no MOPS vigente à época (documento SEI nº 1924952). De acordo com a nova versão do MOPS (Protocolo ANAC 00066.012282/2019-41, de 24/05/2019), no item 5.1 do SOCMS (Plano PL-OPER-002, revisão 13, documento SEI nº 3080632) há a informação de que o valor mínimo de RVR para operação de decolagem foi alterado para 300 metros. Conforme os itens do RBAC 154: 154.305(s)(1)(iii); 154.305(w)(1)(i)(A); 154.305(u)(1)(i); 154.305(z)(1)(i); 154.305(aa)(1)(i); 154.305(hh)(1)(i), para operação com valor de RVR menor do que 350 metros, há exigências de condições de infraestrutura na pista de pouso e decolagem e nas pistas de táxis que não são atualmente atendidas em SBKP. Sendo assim, de acordo com o RBAC 139 - itens 139.305(e) e 139.501 (a) e (b) - e o artigo 4º da Portaria 1222/SIA, de 13 de abril de 2018, a referida alteração efetuada no MOPS deveria ter sido submetida à aprovação da ANAC previamente a sua efetivação, pois envolve o não cumprimento de requisitos previstos no RBAC

154, devendo estar acompanhada de um pedido de isenção, fundamentado por Estudo Aeronáutico, conforme as orientações da Instrução Suplementar - IS nº 154.5-001 - Revisão A, que documentasse a avaliação do impacto das não conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas para um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO).

**CAPITULAÇÃO:** Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 139, item 139.305(e); Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela I: Certificação Operacional de Aeroportos, cód. ICL, item e).

**DADOS COMPLEMENTARES:** Aeródromo: SBKP - Data da Ocorrência: 28/05/2019.

(...)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência nº. 009311/2019/SIA, datado de 10/07/2019 (SEI! 3224885), oportunidade em que, *expressamente*, aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Ocorrência nº. 009311/2019/SIA** (SEI! 3224885)

(...)

**DESCRIÇÃO:**

No relatório de fiscalização ? RIA 032P/GFIC-SIA/2019, há a descrição da seguinte situação: Para concessão de certificado operacional ao aeródromo SBKP, foi considerado RVR de 600 metros para decolagem, segundo informação do Plano PL-OPER-002, revisão 12, contido no MOPS vigente à época (documento SEI nº 1924952). De acordo com a nova versão do MOPS (Protocolo ANAC 00066.012282/2019-41, de 24/05/2019), no item 5.1 do SOCMS (Plano PL-OPER-002, revisão 13, documento SEI nº 3080632) há a informação de que o valor mínimo de RVR para operação de decolagem foi alterado para 300 metros. Conforme os itens do RBAC 154: 154.305(s)(1)(iii); 154.305(w)(1)(i)(A); 154.305(u)(1)(i); 154.305(z)(1)(i); 154.305(aa)(1)(i); 154.305(hh)(1)(i), para operação com valor de RVR menor do que 350 metros, há exigências de condições de infraestrutura na pista de pouso e decolagem e nas pistas de táxis que não são atualmente atendidas em SBKP. Sendo assim, de acordo com o RBAC 139 - itens 139.305(e) e 139.501 (a) e (b) - e o artigo 4º da Portaria 1222/SIA, de 13 de abril de 2018, a referida alteração efetuada no MOPS deveria ter sido submetida à aprovação da ANAC previamente a sua efetivação, pois envolve o não cumprimento de requisitos previstos no RBAC 154, devendo estar acompanhada de um pedido de isenção, fundamentado por Estudo Aeronáutico, conforme as orientações da Instrução Suplementar - IS nº 154.5-001 - Revisão A, que documentasse a avaliação do impacto das não conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas para um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO).

(...)

A fiscalização apresenta, *ainda*, em anexo, RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA nº 032P/GFIC-SIA/2019, referente ao período entre os dias 28/05 a 30/05/2019 (SEI! 3224886).

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 19/07/2019 (SEI! 3287060), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 12/08/2019 (SEI! 3340002 e 3340001), oportunidade em que alega, *expressamente*, que: (i) a previsão do item 139.305(e) do RBAC 139, dispõe que o operador Aeroportuário, deve submeter à avaliação da ANAC, antes da sua efetivação, as efetivações das alterações do MOPS; (ii) há previsão no MOPS (e SOCMS) sobre a possibilidade de utilização do RVR com valor mínimo de 300 metros, e jamais realizou a operação nesses moldes, posto que os equipamentos necessários não estão operacionais há tempos, e que, assim, não houve efetivação da mudança; (iii) em trecho de *e-mail* do Sr. Daniel Rodrigues Pires Bezerra, Gerente de Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo – EPTA, afirma que o equipamento RVR se encontrava inoperante desde antes da atualização do SOCMS com os procedimentos de baixa visibilidade, ou seja, ainda não se estava adotando na prática os mínimos previstos na nova legislação – 300 m de RVR para decolagem; (iv) é possível depreender características essenciais do tipo sancionador – sujeito ativo, efetiva conduta e momento de sua realização -, e que todos estes requisitos devem estar presentes; (v) para ser típica, a conduta (efetivação de modificação operacional) deve ser praticada antes da consulta à ANAC;

(vi) o tipo sancionador é cristalino ao definir que a apresentação de consulta para aprovação deve ser feita à ANAC no exato intervalo entre a alteração do MOPS e a efetivação da modificação operacional; (vii) não há que se falar em infração, posto que não tinha efetivado a mudança descrita no MOPS; (viii) possuía condições de, tempestivamente, apresentar consulta à ANAC sobre a referida alteração do MOPS; (ix) dos três requisitos, dois não estão presentes - conduta tipificada e o momento da efetiva ocorrência -, além de notório defeito de subsunção do fato à norma; (x) conclui pela consequente inaplicação da referida disposição normativa; e (xi) o Auto de Infração – AI foi lavrado antes do prazo de 30 dias concedido à autuada pela própria Agência para sanar os vícios verificados pela fiscalização, caracterizando assim o interesse sancionatório e punitivo, agredindo os princípios, sobretudo os princípios da objetividade e da razoabilidade. A empresa apresenta, ainda, fragmentos do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 17, referentes ao cumprimento de ação corretiva, e conclui que a aplicação da sanção mesmo enquanto a Concessionária ainda tinha prazo para implementar medida corretiva, é incompatível com o fim almejado pelo referido regulamento.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 05/03/2021 (SEI! 4904417 e 4904484), confirmou o ato infracional, capitulado no inciso I do artigo 289 do CBA e c/c o item 139.305(e) do RBAC 139, 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\$ 70.000,00 (setenta mil reais), que é o *valor médio* previsto no item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

*No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 16/03/2021 (SEI! 5480104), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 23/03/2021 (SEI! 5512088), oportunidade em que este apresenta, em 01/04/2021, o seu recurso (SEI! 5551326 e 5551325), alegando, *entre outras coisas*, que: (i) a atipicidade do fato; (ii) a desconsideração das medidas corretivas imediatamente tomadas; e (iii) a incidência de condições atenuantes.

*Por despacho da ASJIN*, de 26/04/2021 (SEI! 5640926), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 02/06/2021, às 09h03min.

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

- Auto de Infração nº. 009113/2019, de 10/07/2019 (SEI! 3224706);
- Relatório de Ocorrência nº. 009311/2019/SIA, datado de 10/07/2019 (SEI! 3224885);
- RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA nº 032P/GFIC-SIA/2019, referente ao período entre os dias 28/05 a 30/05/2019 (SEI! 3224886);
- Ofício nº 6233/2019/ASJIN-ANAC, de 12/07/2019 (SEI! 3235194);
- Aviso de Recebimento - AR, de 19/07/2019 (SEI! 3287060);
- Defesa da Empresa interessada, de 12/08/2019 (SEI! 3340001);
- Despacho ASJIN, de 16/08/2019 (SEI! 3358508);
- Análise de Primeira Instância, datada de 16/10/2020 (SEI! 4904417);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 05/03/2021 (SEI! 4904484);
- Extrato SIGEC, de 15/03/2021 (SEI! 5479088);
- Ofício nº 2150/2021/ASJIN-ANAC, de 16/03/2021 (SEI! 5480104);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 23/03/2021 (SEI! 5512088);
- Recurso da Empresa interessada, de 01/04/2021 (SEI! 5551325);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 01/04/2021 (SEI! 5551326); e
- Despacho ASJIN, de 26/04/2021 (SEI! 5640926).

## 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! 3287060), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 12/08/2019 (SEI! 3340002 e 3340001). A empresa apresenta, ainda, fragmentos do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 17, referentes ao cumprimento de ação corretiva, e conclui que a aplicação da sanção mesmo enquanto a Concessionária ainda tinha prazo para implementar medida corretiva, é incompatível com o fim almejado pelo referido regulamento. O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 05/03/2021 (SEI! 4904417 e 4904484), confirmou o ato infracional, capitulado no inciso I do artigo 289 do CBA e c/c o item 139.305(e) do RBAC 139, 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\$ 70.000,00 (setenta mil reais), que é o *valor médio* previsto no item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução

ANAC nº 472/18. *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 16/03/2021 (SEI! 5480104), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 23/03/2021 (SEI! 5512088). *Por despacho da ASJIN*, de 26/04/2021 (SEI! 5640926), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 02/06/2021, às 09h03min.

*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 detentor de Certificado Operacional de Aeroporto - Deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência a partir de 04/12/2018).***

A empresa interessada (operador de aeródromo) foi autuado por *deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência a partir de 04/12/2018)*, em afronta ao inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.305(e) do RBAC 139 e c/c o item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, cujo Auto de Infração nº. 009113/2019 foi lavrado em 10/07/2019 (SEI! 3224706), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 09113/2019** (SEI! 3224706)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 09.0000139.0011

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Operador de aeródromo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto - Deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência a partir de 04/12/2018).

**HISTÓRICO:** Para concessão de certificado operacional ao aeródromo SBKP, foi considerado RVR de 600 metros para decolagem, segundo informação do Plano PL-OPER-002, revisão 12, contido no MOPS vigente à época (documento SEI nº 1924952). De acordo com a nova versão do MOPS (Protocolo ANAC 00066.012282/2019-41, de 24/05/2019), no item 5.1 do SOCMS (Plano PL-OPER-002, revisão 13, documento SEI nº 3080632) há a informação de que o valor mínimo de RVR para operação de decolagem foi alterado para 300 metros. Conforme os itens do RBAC 154: 154.305(s)(1)(iii); 154.305(w)(1)(i)(A); 154.305(u)(1)(i); 154.305(z)(1)(i); 154.305(aa)(1)(i); 154.305(hh)(1)(i), para operação com valor de RVR menor do que 350 metros, há exigências de condições de infraestrutura na pista de pouso e decolagem e nas pistas de táxis que não são atualmente atendidas em SBKP. Sendo assim, de acordo com o RBAC 139 - itens 139.305(e) e 139.501 (a) e (b) - e o artigo 4º da Portaria 1222/SIA, de 13 de abril de 2018, a referida alteração efetuada no MOPS deveria ter sido submetida à aprovação da ANAC previamente a sua efetivação, pois envolve o não cumprimento de requisitos previstos no RBAC 154, devendo estar acompanhada de um pedido de isenção, fundamentado por Estudo Aeronáutico, conforme as orientações da Instrução Suplementar - IS nº 154.5-001 - Revisão A, que documentasse a avaliação do impacto das não conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas para um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO).

**CAPITULAÇÃO:** Lei nº 7.565/86, artigo nº 289, inciso I; RBAC 139, item 139.305(e); Res. ANAC nº 472/2018, Anexo III, Tabela I: Certificação Operacional de Aeroportos, cód. ICL, item e).

**DADOS COMPLEMENTARES:** Aeródromo: SBKP - Data da Ocorrência: 28/05/2019.

(...)

O fato foi enquadrado no inciso I do artigo 289 do CBA e c/c o item 139.305(e) do RBAC 139, 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 139 - EMENDA nº 04**

(...)

#### **139.305 Aprovação e revisão do MOPS**

(...)

(e) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação.

(1) Nos casos em que houver risco à segurança operacional o detentor do certificado poderá, motivadamente, efetivar alteração do MOPS antes de submeter à aprovação da ANAC.

(...)

(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 "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18, conforme abaixo, in verbis:*

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

(...)

#### **TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS)**

(...)

**e) Não submeter à aprovação da ANAC alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação, exceto nos casos em que houver risco à segurança operacional;**

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

(...)

(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. 009311/2019/SIA, datado de 10/07/2019 (SEI! 3224885), oportunidade em que, expressamente, aponta, conforme abaixo, in verbis:*

**Relatório de Ocorrência nº. 009311/2019/SIA (SEI! 3224885)**

(...)

### **DESCRIÇÃO:**

No relatório de fiscalização ? RIA 032P/GFIC-SIA/2019, há a descrição da seguinte situação: Para concessão de certificado operacional ao aeródromo SBKP, foi considerado RVR de 600 metros para decolagem, segundo informação do Plano PL-OPER-002, revisão 12, contido no MOPS vigente à época (documento SEI nº 1924952). De acordo com a nova versão do MOPS

(Protocolo ANAC 00066.012282/2019-41, de 24/05/2019), no item 5.1 do SOCMS (Plano PL-OPER-002, revisão 13, documento SEI nº 3080632) há a informação de que o valor mínimo de RVR para operação de decolagem foi alterado para 300 metros. Conforme os itens do RBAC 154: 154.305(s)(1)(iii); 154.305(w)(1)(i)(A); 154.305(u)(1)(i); 154.305(z)(1)(i); 154.305(aa)(1)(i); 154.305(hh)(1)(i), para operação com valor de RVR menor do que 350 metros, há exigências de condições de infraestrutura na pista de pouso e decolagem e nas pistas de táxis que não são atualmente atendidas em SBKP. Sendo assim, de acordo com o RBAC 139 - itens 139.305(e) e 139.501 (a) e (b) - e o artigo 4º da Portaria 1222/SIA, de 13 de abril de 2018, a referida alteração efetuada no MOPS deveria ter sido submetida à aprovação da ANAC previamente a sua efetivação, pois envolve o não cumprimento de requisitos previstos no RBAC 154, devendo estar acompanhada de um pedido de isenção, fundamentado por Estudo Aeronáutico, conforme as orientações da Instrução Suplementar - IS nº 154.5-001 - Revisão A, que documentasse a avaliação do impacto das não conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas para um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO).

(...)

A fiscalização apresenta, *ainda*, em anexo, RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA nº 032P/GFIC-SIA/2019, referente ao período entre os dias 28/05 a 30/05/2019 (SEI! 3224886).

*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! 3287060), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 12/08/2019 (SEI! 3340002 e 3340001), 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 05/03/2021 (SEI! 4904417 e 4904484), *em especial*, no apontado na referida decisão, conforme apontado abaixo, *in verbis*:

**Análise de Primeira Instância** (SEI! 4904417)

(...)

### II. FUNDAMENTAÇÃO:

Verificada a eventual prática de conduta infracional pela parte autuada, iniciou-se o presente procedimento administrativo sancionador para apuração da infração com a lavratura do referido Auto de Infração, em observância ao disposto no artigo 291 da Lei nº 7.565/1986 - CBAer.

Assim, havendo a descrição objetiva do fato e a capitulação material correta para a conduta autuada, bem como, constatada a notificação da Parte Autuada para conhecimento da lavratura do referido AI, aponta-se a regularidade dos atos processuais praticados no presente processo, que preservou os interesses da Administração Pública e os direitos ao contraditório e ampla defesa, bem como respeitou os prazos prescricionais previstos na Lei 9.873/1999.

A conduta imputada ao autuado consiste em deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação.

O fato foi enquadrado no inciso I do Art. 289 do CBA, por infringir o item 139.305 (e) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 139, abaixo transcritos:

(...)

Ademais, a Resolução ANAC nº 472/2008, vigente à época da infração, no item e da Tabela I (Certificação Operacional de Aeroportos) do seu Anexo III, prevê a aplicação de sanção de multa

nos valores mínimo, intermediário e máximo para a conduta descrita como:

(...)

Sabe-se que o Certificado Operacional de Aeroporto é o documento emitido pela ANAC que autoriza o detentor a operar o referido aeroporto conforme o Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC e identifica os serviços aéreos públicos autorizados, por meio das especificações operativas [Item 139.3 (a) (2) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 139].

O Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) é o documento, ou conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, contendo as regras, padrões e práticas adotadas no sítio aeroportuário [Item 139.3 (a) (6) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 139].

O MOPS deve conter as informações necessárias e suficientes para o adequado entendimento e desempenho dos processos de gerenciamento da segurança operacional, gerenciamento do risco da fauna, operações aeroportuárias, manutenção aeroportuária e reposta à emergência, além da organização do operador de aeródromo e do cadastro do aeródromo na ANAC [Item 139.311 (a) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 139].

Todo operador detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS atualizado, revisando-o para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas, além de eventuais alterações exigidas pela ANAC [Item 139.305 (b) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 139].

Ainda, o detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve, previamente à sua efetivação, submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS; podendo, nos casos em que houver risco à segurança operacional, motivadamente, efetivar a alteração do MOPS antes de submeter à aprovação da ANAC [Item 139.305 (e) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 139].

Assim, por meio do Auto de Infração – AI nº 009113/2019, imputa-se a conduta consistente em deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação.

Descreve a fiscalização que a nova versão do MOPS (Protocolo ANAC 00066.012282/2019-41, de 24/05/2019), no item 5.1 do SOCMS (Plano PL-OPER-002, revisão 13, documento SEI nº 3080632) há a informação de que o valor mínimo de RVR para operação de decolagem foi alterado para 300 metros. Acrescenta que para a concessão de certificado operacional ao aeródromo SBKP, foi considerado RVR de 600 metros para decolagem, segundo informação do Plano PL-OPER-002, revisão 12, contido no MOPS vigente à época.

Por fim, a fiscalização aduz que para operação com valor de RVR menor do que 350 metros, há exigências de condições de infraestrutura na pista de pouso e decolagem e nas pistas de táxis que não eram atendidas em SBKP e a referida alteração efetuada no MOPS deveria ter sido submetida à aprovação da ANAC previamente a sua efetivação, pois envolvia o não cumprimento de requisitos previstos no RBAC 154 e deveria estar acompanhada de um pedido de isenção.

Em sua defesa, inicialmente o autuado afirma que a previsão do item 139.305 (e) do RBAC nº 139, dispõe que o operador Aeroportuário, deve submeter à avaliação da ANAC, antes da sua efetivação, as alterações do MOPS.

Informa que, malgrado haja previsão no MOPS (e SOCMS) sobre a possibilidade de utilização do RVR com valor mínimo de 300 metros, a concessionária jamais realizou a operação nesses moldes, posto que os equipamentos necessários não estão operacionais há tempos, e que, assim, não houve efetivação da mudança.

Acrescenta, trecho de e-mail do Sr. Daniel Rodrigues Pires Bezerra, Gerente de Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo – EPTA, que afirma que o equipamento RVR se encontrava inoperante desde antes da atualização do SOCMS com os procedimentos de baixa visibilidade, ou seja, ainda não se estava adotando na prática os mínimos previstos na nova legislação – 300 m de RVR para decolagem.

Ademais, acrescenta que é possível depreender características essenciais do tipo sancionador – sujeito ativo, efetiva conduta e momento de sua realização -, e que todos estes requisitos devem estar presentes. Argumenta, que para ser típica, a conduta (efetivação de modificação operacional) deve ser praticada antes da consulta à ANAC.

Nesse panorama, afirma que o tipo sancionador é cristalino ao definir que a apresentação de consulta para aprovação deve ser feita à ANAC no exato intervalo entre a alteração do MOPS e a efetivação da modificação operacional. Aduz, que não há que se falar em infração, posto que a Concessionária ainda não efetivou a mudança descrita no MOPS. Por conseguinte, a Autuada ainda possuía condições de, tempestivamente, apresentar consulta à ANAC sobre a referida



alteração do MOPS.

Ainda, argumenta que dos três requisitos dois não estão presentes - conduta tipificada e o momento da efetiva ocorrência -, além de notório defeito de subsunção do fato à norma.

O argumento, todavia, não merece prosperar. Nota-se, a partir dos normativos que regem o processo de certificação, o dever do detentor de Certificado Operacional de Aeroporto em manter o MOPS atualizado, revisando-o para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas, além de eventuais alterações exigidas pela ANAC.

Ao estabelecer o procedimento, o regulamento aduz que cabe ao detentor de Certificado Operacional de Aeroporto, previamente à efetivação, submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS; podendo, **excepcionalmente**, nos casos em que houver risco à segurança operacional, motivadamente, efetivar a alteração do MOPS antes de submeter à aprovação da ANAC.

Nota-se, assim, que a submissão de alteração efetuada no MOPS consiste em etapa prévia e necessária a efetivação de alteração do documento. Neste sentido, verifica-se que **caberia ao autuado comprovar que submeteu à Agência a referida modificação do Manual de Operações do Aeroporto Internacional de Viracopos (SBKP) anteriormente a efetivação da alteração do documento**, condições que não se verificam no processo.

Contrariamente, em sua defesa aduz que a operação com RVR nos termos da alteração do manual restava impossibilitada em razão da inoperância do equipamento necessário.

Assim, não é demasiado ressaltar que o MOPS dispõe as regras, padrões e práticas adotadas no sítio aeroportuário, contendo as informações necessárias e suficientes para o adequado entendimento e desempenho dos processos de gerenciamento da segurança operacional, operações aeroportuárias, dentre outros.

Desta forma, outros elementos que impossibilitam a operação nos termos do manual não configuram suficientes para afastar a efetiva alteração do documento, que ocorreu sem prévia aprovação da ANAC, descumprindo os termos do regulamento.

Tampouco, assistiria razão ao argumento exposto pela defesa, em que a autuada ainda dispunha de condições de, tempestivamente, apresentar consulta à ANAC sobre a referida alteração do MOPS.

Neste sentido, cumpre ressaltar que a Portaria nº 1.222/SIA, de 13 de abril de 2018, estabelece em seu art. 5º, a forma de apresentação da alteração, nos termos:

Art. 5º Quando alguma das condições do art. 4º ocorrer, o operador deve enviar à ANAC somente as páginas alteradas do MOPS no formato digital para análise, juntamente com a declaração de conformidade do MOPS.

Parágrafo único. A declaração de conformidade do MOPS deve indicar o que foi alterado, e sua localização no MOPS.

Por fim, quanto ao argumentado 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, antes da concessão do prazo de 30 dias.

Entende-se, portanto, caracterizada a infração, de autoria do autuado, consistente em deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação, descrita no AI nº 009113/2019, razão pela qual se propõe que seja a ele aplicada a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986.

(...)

(grifos no original)

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 16/03/2021 (SEI! 5480104), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 23/03/2021 (SEI! 5512088), oportunidade em que este apresenta, em 01/04/2021, o seu recurso (SEI! 5551326 e 5551325), alegando, *entre outras coisas*, que:

(i) a atipicidade do fato - Esta alegação da empresa interessada não pode prosperar, pois, *como visto acima na fundamentação a este Voto*, o agente fiscal materializou, *adequadamente*, o ato tido como infracional, oportunidade em que pode apresentar todos os fundamentos de fato e de direito necessários ao perfeito processamento em desfavor da interessada, não se observando no presente qualquer ato que possa restar maculado e/ou viciado, não havendo, *assim*, qualquer motivação para a anulação de quaisquer dos atos administrativos exarados.

(ii) a desconsideração das medidas corretivas imediatamente tomadas - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *após determinada ação fiscal*, a adequação do regulado ao regulamento é necessária e esperada pelo órgão regulador, como forma de, *assim*, o regulado voltar ao pleno cumprimento da normatização, evitando-se, *então*, outras possíveis autuações. Registra-se que a necessária adequação à norma, *após a identificação do ato infracional pelo agente fiscal*, não pode servir como excludente da responsabilidade administrativa do agente infrator. *Da mesma forma*, alegação da recorrente no sentido de que "não houve prejuízo aos usuários" não pode prosperar, pois o cumprimento da normatização administrativa deve ocorrer independentemente da produção de qualquer tipo de resultado, *positivo ou negativo*, quanto a terceiros.

(iii) a incidência de condições atenuantes - 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 §1º 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 28/07/2021, 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. 00065.021938/2019-27 - Auto de Infração nº 008300/2019 - Data da Infração: 09/08/2018 - Pgto: 25/06/2020; Processo nº. 00065.022146/2019-70 - Auto de Infração nº 008314/2019 -

Data da Infração: 01/08/2018 - Pgto: 29/10/2020; e Processo nº. 00066.010929/2019-09 - Auto de Infração nº 008454/2019 - Data da Infração: 08/08/2018 - Pgto: 28/07/2020). *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

### ***Das Condições Agravantes:***

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

#### **Resolução ANAC nº. 472/18**

(...)

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

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

(...)

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

I - a reincidência;

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

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

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

V - a destruição de bens públicos.

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

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

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

(...)

**(sem grifos no original)**

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

Observa-se, *então*, não existir nenhuma 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 "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, poderá ser imputada uma sanção no valor de R\$ 40.000,00 (grau mínimo), R\$ 70.000,00 (grau médio) ou R\$ 100.000,00 (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\$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, este correspondente ao *patamar médio* previsto para o ato infracional cometido.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 2021.

**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 23/08/2021, às 14:41, 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 **5996428** e o código CRC **E8BFBD94**.

SEI nº 5996428

**VOTO****PROCESSO: 00065.037288/2019-31****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. 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 5996428, por CONHECER e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa em desfavor de AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A., de multa no valor de **R\$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, por *Deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência a partir de 04/12/2018) (Operador de aeródromo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto)*, infração capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.305(e) do RBAC 139 e c/c o item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

*Cássio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 24/08/2021, às 11:22, 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 **6122599** e o código CRC **96166FFD**.

SEI nº 6122599



## VOTO

**PROCESSO: 00065.037288/2019-31**

**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. 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 5996428, por CONHECER e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa em desfavor de AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A., de multa no valor de **R\$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, por *Deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência a partir de 04/12/2018) (Operador de aeródromo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto)*, infração capitulada no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.305(e) do RBAC 139 e c/c o item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

**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 15:56, 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 **6124416** e o código CRC **9C44B9A0**.

SEI nº 6124416



## CERTIDÃO

Brasília, 24 de agosto de 2021.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 522ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00065.037288/2019-31

**Interessado:** AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

**Auto de Infração:** 009113/2019

**Crédito de multa:** 671.122/21-7

#### **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\$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, em desfavor da empresa **AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.**, como sanção administrativa, conforme inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.305(e) do RBAC 139 e c/c o item "e" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, por *Operador de aeródromo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto - Deixar de submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação (ocorrência 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 18:17, 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 **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de**





**Turma**, em 24/08/2021, às 19:00, 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 10:15, 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 **6125842** e o código CRC **612E26F8**.

---