



VOTO

PROCESSO: 00065.034389/2019-51

INTERESSADO: DERT. DE ESTRADAS, RODAGENS, INFRAEST. E SERV. PUBLICOS - DER

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA - ASJIN

AI/NI: N° 008894/2019

Data da Lavratura: 26/06/2019

Crédito de Multa (n° SIGEC): 669591204

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 n° 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 n° 05, c/c o ANEXO à Portaria n° 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 n° 472/2018.

Relator: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação n° 2218, de 17 de setembro de 2014.

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de recurso interposto em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador supra, para apuração de conduta passível de aplicação de penalidade 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 n° 908/SIA, com relação ao código de referência da aeronave crítica e/ ou o tipo de aproximação.

O Auto de Infração (3169608) sustentado pelo Relatório de Fiscalização (3169612) descreve que, em consulta às informações fornecidas pelas empresas de transporte aéreo, certificadas pelo RBAC 121, o Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes do Estado de Rondônia infringiu o RBAC 139, por 14 vezes entre o período de **28/04/2019 a 31/05/2019**.

Relata-se que essas Operações foram realizadas com o uso de aeronaves categoria 4C, sem que, contudo, o autuado observasse o Código de Referência crítico do aeródromo estabelecido no limite de 3C.

De acordo com os limites estabelecidos para o aeródromo no Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016, designado "Aeronaves críticas e respectivas frequências semanais de operação para os aeródromos civis públicos brasileiros", foram fixados para o Aeroporto de Cacoal – (SSKW):

(i) o código de referência 3C para a aeronave crítica; e

(ii) 8 (oito) operações a título de frequência semanal.

Em razão disso, constatou-se as 14 (quatorze) ocorrências.

O Interessado, tanto em defesa (3294941) quanto em recurso (4183803), trouxe aos autos documento "*Embraer Operational Disposition EOD-00917335*", datado de 25/10/2018, que contém a seguinte declaração:

EOD-00917335

The Airplane Reference Field Length for EMBRAER 195 AR considering these two options is 1792 meters. Please refer to ANNEX I for the CAFM analysis.

Thus, the aircraft code number according to RBAC nº 154 for Azul EMBRAER 195 AR is "3".

A decisão de primeira instância rebateu o argumento de que as aeronaves seriam da categoria 3 e, limitou-se a apontar que o atuado não trouxera elementos comprobatórios aptos a afastar a penalidade que lhe fora imputada.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 28/02/2020 (SEI 4006837e 4007010), 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 4146410), a qual foi recebida pela interessada, em 17/03/2020 (SEI 4146410), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 02/04/2020 (SEI 4211297 e 4211294), alegando, *expressamente*, em síntese, que:

(i) "[...] reconhece que o aeródromo da cidade de Cacoal SSKW recebeu operações da Aeronave 4C no, entretanto refuta o número de ocorrências relatadas no Relatório de Ocorrência nº 009124/2019, ao afirmar que Aeródromo de Cacoal recebeu apenas 04 (quatro) operações de Aeronave 4C e não 14 (doze) como indicado no relatório";

(ii) "[...] conforme quadro demonstrativo disponibilizado pela Azul Linhas Aéreas, 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";

(iii) "[...] ao Aeródromo de Cacoal (SSKW) foi fixado como limite o código de referência 3C, estabelecidas 08 (oito) operações a título de frequência semanal, mesmo tendo pista de 2.100 metros de comprimento";

(iv) "[...] as 14 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";

(v) "[...] 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;

(vi) "[...] das 14 operações realizadas no período, apenas 04 (quatro) foram efetuadas por aeronaves equipadas com motorização CF34-10E5A1, portanto enquadradas no código de referência categoria 4C";

(vii) "[...] 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 46.527 Kg, estas se enquadrariam como 3C e portanto, novamente não haveria qualquer infração e nem ao menos risco operacional";

((viii) "[...] o aeródromo de Cacoal SSKW, recebeu apenas 04 (quatro) 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 46.527 Kg, peso este inferior ao limite estabelecido para categoria 3C, conforme destacado alhures,

não oferecendo qualquer risco para a segurança das operações, porquanto nas 04 (quatro) operações realizadas a aeronave atendeu aos parâmetros estabelecidos para categoria 3C; e

(ix) "[...] 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.

Em decisão monocrática (4597891 4597915), o presente processo foi convertido em diligência ao se constatar que a análise de primeira instância não se aprofundou na conclusão de que as aeronaves pertenceriam à categoria 4C. Aliado a isso, a fiscalização fundamentou-se no fato de que, para configurações e opções de desempenho diversas do padrão, o comprimento básico de pista da aeronave pode mudar, conforme explicitado neste trecho:

EOD-00917335

The EMBRAER 195 APM already informs the Code Number in Section 4.5 for the default performance options and CF34-10E7 engines. For EMBRAER 195 AR model **with default performance options, the Code Number is "4"**.

For other configurations and performance options, the Airplane Reference Field Length **may change**.

(grifei)

Nesse sentido, entendeu esta Assessoria que o documento "*Embraer Operational Disposition EOD-00917335*", apresentado pelo Interessado como anexo tanto à sua defesa quanto ao seu recurso, deveria ser entendido como um elemento probatório relevante, cujo teor merecia ser examinado mais detidamente e não descartado sumariamente em nome de uma presunção de veracidade que, sabidamente, é relativa e pode ser desconstituída pela apresentação de documentos e evidências de outros tipos, motivo pelo qual todas as informações trazidas em defesa e em recurso devem ser devidamente analisadas.

Esta assessoria, diante da incertezas dos fatos converteu os autos em Diligência à unidade decisora de primeira instância, para que em consulta à fiscalização respondesse os seguintes quesitos:

1. O documento "*Embraer Operational Disposition EOD-00917335*" foi de fato expedido pelo fabricante das aeronaves relacionadas no Relatório de Ocorrência GFIC (3169612)?
2. As aeronaves usadas nas operações descritas no Auto de Infração nº 008894/2019 (3169608) têm motores CF34-10E7 e seguem as opções padrão de desempenho do modelo de aeronave?
3. Caso haja diferenças nas configurações e opções de desempenho de alguma das aeronaves descritas no Auto de Infração nº 008894/2019 (3169608), qual o comprimento básico de pista destas aeronaves com configurações e opções de desempenho diferentes do padrão?
4. Qual a categoria, segundo o RBAC 154, de cada uma das aeronaves usadas nas operações descritas no Auto de Infração nº 008894/2019 (3169608)?

Da Resposta da Diligência - Em 14/09/2020 a Gerência Técnica de Fiscalização da SIA informa no caso das aeronaves E190 e E195 houve uma reclassificação, passando as aeronaves gradativamente, 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" (4737322). 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 se deu 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). Informa ainda que 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>.

Inclui tabela com 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 neste processo. Como forma de demonstrar que na data da infração as aeronaves listadas no relatório de ocorrência (SEI 3169612) ainda estavam classificadas como 4C (ERJ 190-200 IGW).

Revisão	Data	Matrículas
295	30/08/2019	PR-AUP, PR-AXB, PR-AUQ
296	13/09/2019	PR-AXI, PR-AXK
297	27/09/2019	PR-AXT, PR-AUM, PR-AUK, PR-AUN
299	18/10/2019	PR-AYX

Acrescentou que os dados são cruzados e as infrações de extrapolação da frequência semanal ou aeronave crítica são obtidas semanalmente para cada aeroporto, considerando o código de referência das aeronaves considerado à época.

Nesse sentido, reiterou as 14 (quatorze) ocorrências descritas no documento (4737322)- Aeronaves e Código de Referência, que subsidiaram a lavratura do Auto de Infração, em face do Aeroporto de Cacoal (SSKW) com referência a classificação de aeronaves.

Pelo Ofício nº 9332 (SEI 4772902) o ente interessado foi notificado, *devidamente*, em 16/09/2020(SEI 4775832) da abertura de prazo para manifestação acerca da Decisão monocrática que converteu o processo 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.

O interessado não se manifestou nos autos, consoante despacho de decurso de prazo (4880521).

Da Análise de Segunda instância após resposta da diligência - Diante das explicações da área técnica e da confirmação da conduta infracional. Esta Assessoria, em análise preliminar, asseverou a possibilidade de majorar o valor da sanção por entender que as 14 (quatorze) vezes em que a aeronave operou ensejaria 14 (quatorze) condutas infracionais individualizadas.

Em razão disso, decidiu pelo encaminhamento dos autos à Secretária da Junta Recursal para notificar o Interessado acerca da possibilidade de agravamento da sanção para o valor de R\$ 145.746,02 (cento e quarenta e cinco mil setecentos e quarenta e seis reais e dois centavos), ao aplicar a regra da infração continuada cujo detalhamento do cálculo está no Parecer (5305666).

É o breve relato dos fatos. Passa-se ao Voto.

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, aponto que o recorrente não apresentou 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

Constata-se dos autos que foi oportunizado ao recorrente prazo para defesa em todas as instâncias para a apresentação de suas versões dos fatos, direito ao contraditório e ampla defesa, princípios intrínsecos nos processos sancionadores no âmbito 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. 008894/2019 (SEI 3169608)

(...)

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 14 vezes no período de 28 de abril de 2019 até 31 de maio de 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 14 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 4006837), 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 ainda apontou 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*).

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 ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

A entidade interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 03/07/2019 (SEI 3235817), apresenta a sua defesa, em 30/07/2019 (SEI 3294941).

Quanto aos argumentos trazidos pelo 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 apreço. *Nesse momento*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, esta Relatora concorda com os argumentos apresentados na decisão de primeira instância.

Análise de Primeira Instância (SEI 4006837)

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO:

(...)

Em defesa, o interessado apenas informa o encaminhamento do (i) Ofício nº DCC-009/2018, da empresa aérea Azul, que contém “as pontuações realizadas pela companhia aérea”; e da (ii) Portaria nº 596, de 05/08/2018, que regulamenta atribuições de cargos comissionados do DER-RO, com a finalidade de demonstrar poderes de representação.

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”^[6].

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^[7].

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”^[8]. 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”^[9].

Para afastar o que lhe foi imputado caberia ao autuado comprovar que todas as 14 (quatorze) operações identificadas acima do limite (descritas no relatório de ocorrência – 3169612) 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.

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.

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 008894/2019, razão pela qual se propõe que seja a ele aplicada a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986.

(...)

(sem grifos no original)

Ao se analisar as alegações apostas pelo ente interessado, *em sede recursal*, apesar da sua arguição de não ter ocorrido qualquer risco à segurança do aeródromo, isso não afasta a sua responsabilização administrativa, pois, *como visto acima*, a decisão de primeira instância (SEI 4007010) esta em consonância com o entendimento da Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD). Não obstante, aquela Gerência 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 14 (quatorze) ou 04 (quatro), além do ato infracional ter se materializado, mesmo não havendo qualquer tipo de risco à segurança do aeródromo, *conforme alegado pelo recorrente*.

Embora este órgão julgador de segunda instância tenha suscitado à época a possibilidade de agravamento da sanção para o valor de R\$ 145.746,02 (cento e quarenta e cinco mil setecentos e quarenta e seis reais e dois centavos) ao considerar 14 (quatorze) ocorrências. Verifica-se similaridade com o processo 00065.028702/2019-11, já decidido por este Colegiado na 522ª Sessão de Julgamento da ASJIN, em 24/08/2021(6125882), na medida em que naquele processo, a constatação de 12 (doze) 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). Consolidou-se 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.

Em análise conclusiva, portanto, considerar-se à uma única infração conforme Decisão deste Colegiado em caso similar (6125882) de 24/08/2021.

5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

Em decisão de primeira instância não foi reconhecida nenhuma condição atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

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

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

(...)

(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, o 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, ao 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 - Pgto: 29/08/2019; Processo nº. 00058.042965/2018-41 - SIGEC 668297199 - Data da Infração: 22/11/2018 - Pgto: 29/08/2018; e Processo nº. 00058.035632/2018-66 - SIGEC 668296190 - Data da Infração: 18/09/2018 - Pgto: 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, afasto de pronto 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*.

6. DO VOTO

Pelo exposto, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** 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, 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, 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.

É como voto

Hildenise Reinert
SIAPE 1479877

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 20/12/2021, às 13:22, 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 **6543589** e o código CRC **CB039DBE**.



VOTO

PROCESSO: 00065.034389/2019-51

INTERESSADO: DERT. DE ESTRADAS, RODAGENS, INFRAEST. E SERV. PUBLICOS - DER

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 6543589, por **CONHECER e NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** 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, 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, 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 21/12/2021, às 11:13, 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 **6562636** e o código CRC **1354DEB3**.

SEI nº 6562636



VOTO

PROCESSO: 00065.034389/2019-51

INTERESSADO: DERT. DE ESTRADAS, RODAGENS, INFRAEST. E SERV. PUBLICOS - DER

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, art. 9º da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021 e Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010, profiro meu voto nos seguintes termos:

I- Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 6543589, por **CONHECER** e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** 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, 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, 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.

Thaís Toledo Alves
SIAPE 1579629

(Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017)



Documento assinado eletronicamente por **Thaís Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 21/12/2021, às 10:34, 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 **6562638** e o código CRC **BFB0BD04**.

SEI nº 6562638



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

526ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.034389/2019-51

Interessado: Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes do Estado de Rondônia

Auto de Infração: 008894/2019

Crédito de multa: 669591204

Membros Julgadores ASJIN:

- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877 - Portaria Nomeação ANAC nº 2218, de 17 de setembro de 2014- Membro julgador da ASJIN/ANAC- Relatora
- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias Nomeação ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Sessão Recursal
- Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 – Portaria Nomeação ANAC nº nº 453, de 08/02/2017 Membro Julgador da ASJIN/ANAC

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

I- A ASJIN, por unanimidade, votou por acompanhar, na íntegra, o voto da Relatora, Voto CJIN SEI nº 6543589, por **CONHECER e NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** 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, 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, 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.

II - Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 21/12/2021, às 14:33, 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 21/12/2021, às 15:13, 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 **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 21/12/2021, às 17:26, 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 **6609685** e o código CRC **84247ED3**.