



VOTO

PROCESSO: 00065.022165/2019-04

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

SESSÃO DE JULGAMENTO DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

AI/NI: 008321/2019

Data da Lavratura: 29/04/2019

Nº SIGEC: 672.683/21-6

Infração: Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

Enquadramento: inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

Relator: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face da **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, CNPJ nº. 00.352294/0001-10, por descumprimento, *após convalidação*, do inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, cujo Auto de Infração nº. 008321/2019 foi lavrado em 29/04/2019 (SEI! 2964432), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 008321/2019 (SEI! 2964432)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000139.0006

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 o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências a partir de 04/12/2018)

HISTÓRICO: Entre 12/08/2018 e 23/02/2019 não observou o limite de 42 frequências semanais de aeronave categoria 4C em 6 semanas. Sugere-se aplicação de penalidade prevista para cada semana na qual ocorreu a infração.

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).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 23/02/2019 - Aeródromo: sbju

(...)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência nº 008609/2019/SIA, de 29/04/2019 (SEI! 2964439), referente à auditoria realizada no Aeroporto de Juazeiro do Norte (SBJU), aponta não conformidade, conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência nº 008609/2019/SIA (SEI! 2964439)

(...)

DESCRIÇÃO

Objetivo

Embasamento de autuação por descumprimento do RBAC 139

Introdução

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

139.1 Aplicabilidade

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

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

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

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

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

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

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

Por fim, relata-se que tanto a resolução 25, de 25 de abril de 2008, quanto a resolução 472 de 6 de junho de 2018 fixaram valores de multa idênticos para a mesma incidência de não certificação, ultrapassando-se o limite previsto na Portaria 908/SIA, sendo:

?i) Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.? 20.000 35.000 50.000 (Valores expressos em Real, respectivamente para incidência com atenuante, sem e com agravante).

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

Dados

Foi identificado, por meio dos dados recebidos em decorrência da Resolução nº 191, compilados anexo ao presente relatório, que o Aeródromo ORLANDO BEZERRA DE MENEZES, sigla ICAO SBJU, que atende o município de JUAZEIRO DO NORTE, CE, cujas frequências e aeronaves críticas estão fixadas por meio da Portaria 908/SIA respectivamente em, 42 frequências semanais e código conforme RBAC 154 4C, que ultrapassou as frequências às quais estava restrito.

No período de 29/04/2019 até 29/04/2019 foram identificadas 6 instâncias nas quais o regulado infringiu o arcabouço regulatório ao qual está submetido.

Conclusão

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 6 vezes, no período de 12/08/2018 até 23/02/2019, tendo sido verificado desde a edição da Portaria 908/SIA, por esse motivo sugere-se aplicação de penalidade multa, conforme estipulado na Resolução 472/2018, para cada instância.

(...)

(grifos no original)

Em anexo, a fiscalização desta ANAC apresenta uma Tabela com a "Contagem de semanas com frequências acima do permitido" (SEI! 2964440).

Notificada, quanto à lavratura do referido Auto de Infração, em 08/05/2019 (SEI! 3029803), a autuada protocolou/enviou defesa, em 27/05/2019 (SEI! 3063918 e 3063915), oportunidade em que afirma que: (i) apesar de adotar ações “ [...] **para controle das frequências semanais diante dos gaps encontrados na legislação correlata [...]**” (**grifos no original**), os fatos narrados não estão tipificados como infração em qualquer normativo vigente, além de entender que a conduta imputada, em verdade, teria sido praticada pela própria Agência, que era a “responsável pela aprovação dos voos no período indicado na autuação”; (ii) o “processo de registro dos serviços de transporte aéreo”, consubstanciadas na Resolução nº 440, de 09/08/2017, passaram a ser aplicadas somente a partir de 25/03/2018; (iii) “[na] sistemática anterior, regida pela IAC 1223, as solicitações de voo eram efetuadas diretamente à ANAC, que era a verdadeira “aprovadora dos voos”, e detinha total controle das

frequências semanais por meio das tabelas de Horário de Transporte (HOTRAN); (iv) há falta de definição nos normativos vigentes sobre alguns conceitos, tal como o de “frequência de voo”, bem como sobre a maneira de controlar as frequências semanais para fins das limitações impostas na Portaria nº 908/SIA; (v) o auto de infração não está claro quanto ao “método de avaliação para monitoramento do número de frequências no período semanal (espaço/tempo utilizado para cômputo das frequências semanais)”;

(vi) a Portaria nº 642/ANAC estabelece em seu Anexo I que a frequência semanal a nível de planejamento de voos é determinada estabelecendo o número 1 (um) para a segunda-feira e 7 (sete) para o domingo, considerando como semana o intervalo de segunda a domingo; (vii) teria estabelecido como início da semana o domingo e o término no sábado, gerando dúvidas a respeito do parâmetro a ser adotado para o controle das operações semanais, à luz da Portaria nº 908/SIA; (viii) mesmo diante das dificuldades encontradas, buscou desenvolver ferramentas de gestão, de maneira a possibilitar o efetivo controle das frequências semanais das aeronaves, a exemplo do Sistema de Controle e Aprovação de Voos (SICAV), e da plataforma “Power By”;

(ix) a aeronave Embraer 195 pode receber a categorização tanto de 3C quanto de 4C, a depender da configuração dos motores do equipamento; (x) não se pode falar em extrapolação do número de frequências semanais, vez que as aeronaves da empresa Azul “operadas nas respectivas semanas” eram do modelo “E195” de categoria 3C, “conforme documento em anexo encaminhado pela empresa Azul, demonstrando quais equipamentos são 3C e/ou 4C”; e (xi) não caberia a capitulação proposta no auto de infração, relativa à certificação operacional, haja vista que o aeródromo estava dispensado de ser detentor de certificado operacional de aeroporto, conforme o RBAC nº 153; não requeria operações mais exigentes, nos termos do item 139.601 (a) (2) do RBAC nº 139; tampouco estaria em processo de certificação operacional. A empresa, ainda em sede de defesa, apresenta os seguintes documentos: (a) Cópia da Instrução de Aviação Civil (IAC) – Normativa nº 1223, intitulada “Normas para confecção e aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN”, de 30/04/2000; (b) Tratativas por e-mail entre a INFRAERO e a ANAC sobre inconsistências na interpretação de conceitos normativos; (c) Cópia do Ofício Circular nº 4/2018/GOPE/SAS-ANAC, de 06/02/2018, sobre “Informação quanto ao Registro e encerramento dos Sistemas HOTRAN e SIAVANAC (Resolução nº 440/2017)”;

e (d) Cópias de documentos com a finalidade de demonstrar poderes de representação.

O setor de decisão de primeira instância, em 28/05/2020 (SEI! 4381697), requer diligência interna por entender necessário, tendo em vista a alegação do autuado, no sentido de que “as aeronaves da empresa Azul, operadas nas respectivas semanas, foram do modelo E195 de categoria 3C”. Solicitando, *ainda*, à Gerência de Controle e Fiscalização (GFIC/SIA), a juntada de outros elementos que indicassem qual era a categoria específica de cada uma das aeronaves que realizaram os voos apontados no “Anexo” (SEI! 2964440).

Em resposta, o setor técnico (GTFS), no dia 12/06/2020 (SEI! 4411381), afirmou que, para a determinação da categoria das aeronaves à época da operação, “é necessário verificar a cronologia das mudanças dos E195s de 4C para 3C”, sendo utilizado como fonte o controle de revisões da Especificação Operativa (E.O.) das aeronaves da empresa Azul (SEI! 4411427), “com as mudanças de configurações de cada aeronave destacada em laranja no final do arquivo (na seção ‘controle de revisões’)”. Consignou-se, *ainda*, que a tabela de aeronaves da E.O. apresenta uma coluna que explicita o modelo de cada matrícula de aeronave, conforme Tabela contendo o detalhamento das operações e a definição da categoria da aeronave baseada em sua matrícula, a partir dos períodos apontados no auto de infração (SEI! 4411381).

Importante ressaltar que o setor técnico, quanto ao período de 10/02/2019 a 16/02/2019, afirma que foi reavaliado de acordo com a Especificação Operativa (E.O.) da empresa “Azul”, concluindo-se que não houve qualquer não conformidade.

Em 23/07/2020, o presente processo foi atribuído à instância competente, para análise da manifestação juntada (SEI! 4571786).

Foi elaborado o Ofício nº 8404/2020/ASJIN-ANAC, de 01/09/2020 (SEI! 4701289), recebido pela empresa interessada, em 08/09/2020 (SEI! 4741711), oportunidade em que, em 28/09/2020 (SEI! 4288948), apresenta as suas considerações (SEI! 4828946 e 4828947), reiterando os mesmos argumentos já apresentados *em sede de defesa*.

Em 06/10/2020, o presente processo foi atribuído à instância competente, para análise da manifestação juntada (SEI! 4860830).

Em 17/11/2020, o setor de decisão de primeira instância convalidou o Auto de Infração nº 008321/2019 (SEI! 5023246), passando a capitulação para a Lei nº 7.565/86, art. 289, inciso I; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 139, item 139.601 (a) (1); Anexo da Portaria nº 908/SIA, de 13 de abril de 2016; e Resolução nº 472/2018, Anexo III, Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS – Operador de Aeródromo), item “i”.

Foi emitido o Ofício nº 11490/2020/ASJIN-ANAC, de 18/11/2020 (SEI! 5028800), este recebido, em 27/11/2020 (SEI! 5065781), oportunidade em que a empresa apresenta manifestação, em 16/12/2020 (SEI! 5144115 e 5144110), reiterando os seus argumentos apresentados *em sede de defesa* (SEI! 3069615). *Nesta oportunidade*, a empresa apresenta documentos para representação (SEI! 5144113).

Em 18/12/2020, o presente processo foi atribuído à instância competente, para análise da manifestação juntada (SEI! 5155334).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 31/08/2021 (SEI! 5329680 e 5330344), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA N° 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC n° 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC n° 472/18., aplicando, considerando a inexistência de condição atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC n° 472/18) e, *também*, a existência de condições agravantes (incisos I, II, III, IV e V, todos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC n° 472/18), *ao final*, multa no *patamar máximo* previsto na norma, no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

No presente processo, verifica-se que a interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão, em 17/09/2021 (SEI! 6226216), oportunidade em que apresenta sua manifestação, em 29/09/2021 (SEI! 6274904 e 6274899), apontando não ter tido vistas aos autos, apesar de, *segundo afirma*, ter requerido a esta ANAC. *Nesta oportunidade*, apresenta alguns documentos (SEI! 6274900 e 6274901).

Após o Ofício n° 8929/2021/ASJIN-ANAC, de 30/09/2021 (SEI! 6280360), recebido pela empresa, em 01/10/2021 (SEI! 6286368), esta, em 04/10/2021 (SEI! 6293949), apresenta o seu recurso (SEI! 6293943). *Nesta oportunidade*, a empresa apresenta alguns documentos (SEI! 6293943, 6293945 e 6293946).

Por despacho da ASJIN, de 18/10/2021 (SEI! 6352893), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 08/11/2021, às 08h40min.

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

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

Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo

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

Resolução ANAC n° 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 n° 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução n° 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 n° 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

Lei n° 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 a recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. *Como se pode observar*, a interessada 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 08/05/2019 (SEI! 3029803), a autuada protocolou/enviou defesa, em 27/05/2019 (SEI! 3063918 e 3063915). A empresa, *ainda em sede de defesa*, apresenta os seguintes documentos: (a) Cópia da Instrução de Aviação Civil (IAC) – Normativa nº 1223, intitulada “Normas para confecção e aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN”, de 30/04/2000; (b) Tratativas por e-mail entre a INFRAERO e a ANAC sobre inconsistências na interpretação de conceitos normativos; (c) Cópia do Ofício Circular nº 4/2018/GOPE/SAS-ANAC, de 06/02/2018, sobre “Informação quanto ao Registro e encerramento dos Sistemas HOTRAN e SIAVANAC (Resolução nº 440/2017)”; e (d) Cópias de documentos com a finalidade de demonstrar poderes de representação.

O setor de decisão de primeira instância, em 28/05/2020 (SEI! 4381697), requer diligência interna por entender necessário, tendo em vista a alegação do autuado, no sentido de que “as aeronaves da empresa Azul, operadas nas respectivas semanas, foram do modelo E195 de categoria 3C”. Solicitando, *ainda*, à Gerência de Controle e Fiscalização (GFIC/SIA), a juntada de outros elementos que indicassem qual era a categoria específica de cada uma das aeronaves que realizaram os voos apontados no “Anexo” (SEI! 2964440).

Em resposta, o setor técnico (GTFS), no dia 12/06/2020 (SEI! 4411381), afirmou que, para a determinação da categoria das aeronaves à época da operação, “é necessário verificar a cronologia das mudanças dos E195s de 4C para 3C”, sendo utilizado como fonte o controle de revisões da Especificação Operativa (E.O.) das aeronaves da empresa Azul (SEI! 4411427), “com as mudanças de configurações de cada aeronave destacada em laranja no final do arquivo (na seção ‘controle de revisões’)”. Consignou-se, *ainda*, que a tabela de aeronaves da E.O. apresenta uma coluna que explicita o modelo de cada matrícula de aeronave, conforme Tabela contendo o detalhamento das operações e a definição da categoria da aeronave baseada em sua matrícula, a partir dos períodos apontados no auto de infração (SEI! 4411381).

Importante ressaltar que o setor técnico, quanto ao período de 10/02/2019 a 16/02/2019, afirma que foi reavaliado de acordo com a Especificação Operativa (E.O.) da empresa “Azul”, concluindo-se que não houve qualquer não conformidade.

Em 23/07/2020, o presente processo foi atribuído à instância competente, para análise da manifestação juntada (SEI! 4571786).

Foi elaborado o Ofício nº 8404/2020/ASJIN-ANAC, de 01/09/2020 (SEI! 4701289), recebido pela empresa interessada, em 08/09/2020 (SEI! 4741711), oportunidade em que, em 28/09/2020 (SEI! 4288948), apresenta as suas considerações (SEI! 4828946 e 4828947), reiterando os mesmos argumentos já apresentados *em sede de defesa*.

Em 06/10/2020, o presente processo foi atribuído à instância competente, para análise da manifestação juntada (SEI! 4860830).

Em 17/11/2020, o setor de decisão de primeira instância convalidou o Auto de Infração nº 008321/2019 (SEI! 5023246), passando a capitulação para a Lei nº 7.565/86, art. 289, inciso I; Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 139, item 139.601 (a) (1); Anexo da Portaria nº 908/SIA, de 13 de abril de 2016; e Resolução nº 472/2018, Anexo III, Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS – Operador de Aeródromo), item “i”.

Foi emitido o Ofício nº 11490/2020/ASJIN-ANAC, de 18/11/2020 (SEI! 5028800), este recebido, em 27/11/2020 (SEI! 5065781), oportunidade em que a empresa apresenta manifestação, em 16/12/2020 (SEI! 5144115 e 5144110), reiterando os seus argumentos apresentados *em sede de defesa* (SEI! 3069615). *Nesta oportunidade*, a empresa apresenta documentos para representação (SEI! 5144113).

Em 18/12/2020, o presente processo foi atribuído à instância competente, para análise da manifestação juntada (SEI! 5155334).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 31/08/2021 (SEI! 5329680 e 5330344), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18., aplicando, considerando a inexistência de condição atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, a existência de condições agravantes (incisos I, II, III, IV e V, todos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar máximo* previsto na norma, no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

No presente processo, verifica-se que a interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão, em

17/09/2021 (SEI! 6226216), oportunidade em que apresenta sua manifestação, em 29/09/2021 (SEI! 6274904 e 6274899), apontando não ter tido vistas aos autos, apesar de, *segundo afirma*, ter requerido a esta ANAC. *Nesta oportunidade*, apresenta alguns documentos (SEI! 6274900 e 6274901).

Após o Ofício nº 8929/2021/ASJIN-ANAC, de 30/09/2021 (SEI! 6280360), recebido pela empresa, em 01/10/2021 (SEI! 6286368), esta, em 04/10/2021 (SEI! 6293949), apresenta o seu recurso (SEI! 6293943). *Nesta oportunidade*, a empresa apresenta alguns documentos (SEI! 6293943, 6293945 e 6293946).

Por despacho da ASJIN, de 18/10/2021 (SEI! 6352893), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 08/11/2021, às 08h40min.

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

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências a partir de 04/12/2018).

A empresa interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, não ser detentora de Certificado Operacional de Aeroporto quando o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências a partir de 04/12/2018)*, contrariando o inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, com a seguinte descrição, conforme o referido Auto de Infração, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 008321/2019 (SEI! 2964432)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000139.0006

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 o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências a partir de 04/12/2018)

HISTÓRICO: Entre 12/08/2018 e 23/02/2019 não observou o limite de 42 frequências semanais de aeronave categoria 4C em 6 semanas. Sugere-se aplicação de penalidade prevista para cada semana na qual ocorreu a infração.

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).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 23/02/2019 - Aeródromo: sbju

(...)

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)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

RBAC 139 - Emenda 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 requeram:**

(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 à normatização complementar, deve-se apontar o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016, a qual define aeronaves críticas e respectivas frequências semanais de operação para os aeródromos civis públicos brasileiros, conforme abaixo, *in verbis*:

ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 2016

AERONAVES CRÍTICAS E RESPECTIVAS FREQUÊNCIAS SEMANAIS DE OPERAÇÃO PARA OS AERÓDROMOS CIVIS PÚBLICOS BRASILEIROS¹

CÓDIGO	NOME	MUNICÍPIO	UF	AERONAVE CRÍTICA²	TIPO DE APROXIMAÇÃO³	FREQUÊNCIA SEMANAL⁴
SBJU	Orlando Bezerra de Menezes	Juazeiro do Norte	CE	4C	NPA	42

¹ A relação inclui os aeródromos classificados, na data de emissão do RBAC nº 139, Emenda nº 05, como Classe I, II e III segundo o RBAC nº 153 Emenda nº 00.

² A aeronave crítica, conforme classificação estabelecida na Seção 154.13 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 154, representa o código de referência da maior aeronave que poderá ser utilizada em operações regidas pelo RBAC 121 e RBAC 129 no referido aeródromo.

³ Tipos de aproximação: NINST: Pista de pouso visual NPA: Aproximação de não precisão PA1: Aproximação de precisão Categoria I PA2: Aproximação de precisão Categoria II

⁴ A frequência semanal representa a maior frequência semanal de operações da aeronave crítica em operações regidas pelo RBAC 121 e RBAC 129.

⁵ Frequência semanal de operação da aeronave crítica verificada no período de 17 de dezembro de 2013 a 16 de dezembro de 2015 inferior a 7 (sete) - limite estabelecido em 7 (sete) tendo em vista o disposto no art. 3º, inciso IV, da Resolução nº 371, de 2015.

⁶ Observar restrições adicionais constantes da Portaria nº 390, de 5 de fevereiro de 2018. (Incluído pela Portaria nº 389/SIA, de 05.02.2018)

(...)

(sem grifos no original)

Com relação ao valor atribuído ao ato infracional, deve-se apontar o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo) 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 - 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)

Sendo assim, identifica-se que foi bem caracterizado o ato tido como infracional no enquadramento pelo inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18.

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

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Ocorrência nº 008609/2019/SIA, de 29/04/2019 (SEI! 2964439), referente à auditoria realizada no Aeroporto de Juazeiro do Norte (SBJU), aponta não conformidade, conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência nº 008609/2019/SIA (SEI! 2964439)

(...)

DESCRIÇÃO

Objetivo

Embasamento de autuação por descumprimento do RBAC 139

Introdução

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

139.1 Aplicabilidade

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

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

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

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

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

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

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

Por fim, relata-se que tanto a resolução 25, de 25 de abril de 2008, quanto a resolução 472 de 6 de junho de 2018 fixaram valores de multa idênticos para a mesma incidência de não certificação, ultrapassando-se o limite previsto na Portaria 908/SIA, sendo:

?i) Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.? 20.000 35.000 50.000 (Valores expressos em Real, respectivamente para incidência com atenuante, sem e com agravante).

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

Dados

Foi identificado, por meio dos dados recebidos em decorrência da Resolução nº 191, compilados anexo ao presente relatório, que o Aeródromo ORLANDO BEZERRA DE MENEZES, sigla ICAO SBJU, que atende o município de JUAZEIRO DO NORTE, CE, cujas frequências e aeronaves críticas estão fixadas por meio da Portaria 908/SIA respectivamente em, 42 frequências semanais e código conforme RBAC 154 4C, que ultrapassou as frequências às quais estava restrito.

No período de 29/04/2019 até 29/04/2019 foram identificadas 6 instâncias nas quais o regulado infringiu o arcabouço regulatório ao qual está submetido.

Conclusão

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 6 vezes, no período de 12/08/2018 até 23/02/2019, tendo sido verificado desde a edição da Portaria 908/SIA, por esse motivo sugere-se aplicação de penalidade multa, conforme estipulado na Resolução 472/2018, para cada instância.

(...)

(grifos no original)

O setor de análise de primeira instância (SEI! 5329680), a fim de esclarecer melhor os fundamentos jurídicos, assim afirma, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 5329680)

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO:

(...)

Depreende-se dos normativos aplicáveis ao tema que a concessão do certificado operacional de aeroporto é, em regra, obrigatória para todo operador de aeródromo que processa ou pretenda processar (i) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121; (ii) operações suplementares, regidas pelo RBAC nº 121, quando houver regularidade, isto é, com frequência superior a 2 (dois) movimentos semanais; e (iii) operações de empresas estrangeiras de transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC nº 129 [Item 139.1 (a) c/c 139.101 do RBAC 139].

Nessas hipóteses, os requisitos dispostos no RBAC nº 139 (Certificação Operacional de Aeroportos) são de cumprimento obrigatório ao operador de aeródromo atuante em qualquer aeródromo civil público brasileiro, seja ele compartilhado ou não [Item 139.101 do RBAC 139].

O certificado operacional de aeroporto é o documento pelo qual a ANAC autoriza a operação do aeroporto nos moldes do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), aprovado pela própria Agência, e identifica os serviços aéreos públicos autorizados por meio de Especificações Operativas [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 MOPS, bem como as restrições de uso do aeródromo [Item 139.3 (3) do RBAC 139].

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 nº 153, na data de emissão da Emenda nº 05 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 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 [Item 139.601 (a) do RBAC 139].

De acordo com o 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 como limites impostos ao Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU): (i) o código de referência 4C para a aeronave crítica; e (ii) 42 (quarenta e duas) operações a título de frequência semanal.

O Auto de Infração nº 008321/2019 (2964432), sustentado pelo Relatório de Ocorrência nº 008609/2019 (2964439), revela que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), na condição de operador de aeródromo, não sendo detentora de certificado operacional de aeroporto, permitiu aumento de frequências semanais da aeronave crítica de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA para o Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU).

De acordo com a fiscalização, em consulta a dados recebidos pela Agência por força da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, constatou-se que no período entre 12/08/2018 e 23/02/2019 o operador de aeródromo não observou o limite de 42 (quarenta e duas) frequências semanais para aeronaves de categoria 4C (aeronave crítica) em 6 (seis) semanas, no Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU).

Posteriormente, em sede de diligência, a fiscalização esclareceu que quanto à semana compreendida entre 10/02/2019 e 16/02/2019 a frequência estava de acordo com a regulamentação da ANAC. Sendo assim, considera-se que o operador de aeródromo, ao contrário do que foi dito no auto de infração, deixou de observar o limite de 42 (quarenta e duas) frequências semanais para aeronaves de categoria 4C (aeronave crítica) em 5 (cinco) semanas, em vez de 6 (seis) semanas, no Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU). São as semanas compreendidas entre (i) 12 e 18/08/2018; (ii) 09 e 15/12/2018; (iii) 30/12/2018 e 05/01/2019; (iv) 06 e 12/01/2019; e (v) 17 e 23/02/2019.

Não assiste razão ao autuado quando afirma que a capitulação proposta no auto de infração não seria apropriada, sustentando sua tese no fato de o aeródromo estar dispensado de certificação operacional, conforme o RBAC nº 153, e não ter requerido operações mais exigentes, nos termos do item 139.601 (a) (2) do RBAC nº 139.

É dizer que apesar de ter sido, na qualidade de operador de aeródromo de classe II, dispensado, inicialmente, do processo de certificação operacional, regido pelo RBAC nº 139, e, por consequência, do cumprimento dos requisitos previstos nesse regulamento, o fato que se busca apurar na hipótese é justamente se o operador permitiu o aumento de frequência semanal da aeronave crítica de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA para o Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU).

Uma vez restando caracterizada essa conduta, o operador de aeródromo estaria evidentemente descumprindo o item 139.601 (a) (1) do RBAC nº 139 c/c o Anexo à Portaria n 908/SIA, de 13 de abril de 2016, que, por seu turno, estabelece os parâmetros de aeronave crítica e de frequências semanais para que os aeródromos de classe I, II ou III possam permanecer isentos de um processo

de certificação operacional.

O operador de aeródromo sustenta também que as regras aplicáveis ao “processo de registro dos serviços de transporte aéreo”, consolidadas na Resolução nº 440, de 09/08/2017, passaram a ser aplicadas somente a partir de 25/03/2018. Até então, sob a égide da IAC 1223, afirma que a própria ANAC seria a verdadeira “aprovadora dos voos”, e detinha total controle das frequências semanais por meio das tabelas de Horário de Transporte (HOTRAN).

Verifica-se, todavia, que à época de constatação dos fatos apontados pela fiscalização o regime de aprovação de HOTRAN já não estava mais em vigor. Isso porque a Instrução de Aviação Civil – IAC 1223 – “Normas para Confecção e Aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN”, aprovada pela Portaria nº 033/DGAC, de 19 de janeiro de 2000, que estabelecia conceitos e procedimentos básicos para a confecção e aprovação de HOTRAN, foi revogada pela Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017.

Sob a égide da Resolução nº 440, que define as novas regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo, a etapa de voo fica sujeita apenas a cadastro na ANAC após prévio acordo do operador aéreo com os operadores aeroportuários envolvidos e com os provedores de serviços de navegação aérea “acerca do uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica exigidas para o período planejado” [Art. 4º, *caput*, da Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017].

O registro vigente e a operação devem estar em consonância com a outorga, com as condições técnico-operacionais do operador aéreo que a realizar e do operador aeroportuário que a receber, e com as infraestruturas aeroportuárias e aeronáutica alocadas. O registro implica que os operadores aéreos e aeroportuários “atendam aos requisitos técnicos, de segurança operacional, de outorga ou outros, a qualquer tempo” [Art. 5º da Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017].

Após a publicação das condições operacionais e das capacidades operacionais de pátio, de terminal, de pista (inclusive aquelas estabelecidas em conjunto com os provedores de serviços de navegação aérea), os operadores aeroportuários poderão alocar a infraestrutura demandada pelo operador aéreo para a realização de uma etapa de voo, obedecendo “às capacidades operacionais declaradas, às condições operacionais e aos princípios de isonomia, transparência e não discriminação” [Art. 7º c/c 8º da Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017].

Em 06/02/2018, a ANAC expediu o Ofício Circular nº 4/2018/GOPE/SAS-ANAC com o propósito de informar os operadores aeroportuários sobre as novas regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo. No documento, esclarece que todas as operações de serviços aéreos previstas para acontecerem a partir de 25/03/2018 (inclusive) passariam a ser coordenadas entre os operadores aéreos e operadores aeroportuários “da forma que as partes estabelecerem e de acordo com as regras previstas na Resolução 440/2017 e Portaria 3.896/2017”.

Resalta que os operadores aéreos, após o acordo prévio com operadores aeroportuários e provedores de serviços de navegação aérea, deveriam cadastrar as etapas de voos no Sistema de Registro de Operações (SIROS), que receberia o registro “de todos os tipos de operações comerciais previstas: domésticas e internacionais, regulares e não regulares, de passageiros e carga”.

A ANAC destaca, ainda, que mesmo que os voos não tivessem sido definitivamente coordenados com os operadores aeroportuários e aeronáuticos, as operações deveriam ser registradas no SIROS, assim que a coordenação fosse concluída ou até a data limite de 25/02/2018 (para a temporada S18), o que ocorresse primeiro, “conforme calendário de atividades estabelecido na Portaria”.

Por fim, alerta que quaisquer autorizações previamente concedidas via sistemas de HOTRAN e SIAVANAC que contivessem voos que operariam a partir de 25/03/2018 (inclusive), não seriam “válidas perante a nova sistemática de registro, devendo os atores coordenarem tais atividades fora daqueles sistemas”.

Do panorama que se apresenta, considerando que todos os voos apontados no auto de infração foram realizados após 25/03/2018 (inclusive), sob a égide da Resolução nº 440, entende-se que o operador aeroportuário era o responsável pela alocação da infraestrutura demandada pelo operador aéreo, contexto em que se insere eventual descumprimento do RBAC nº 139, seja por admitir operações mais exigentes quanto à categoria da aeronave crítica, seja por permitir o aumento da frequência semanal da aeronave crítica, de modo a ultrapassar os limites impostos pela Portaria nº 908/SIA.

O atuado não logrou êxito em comprovar eventual falta de definição ou clareza de alguns conceitos nos normativos, ou ao menos de que forma teria sido prejudicado por conta dessas supostas inconsistências, tal como sobre “frequência de voo” e “método de avaliação para monitoramento do número de frequências no período semanal (espaço/tempo utilizado para cômputo das frequências semanais)”.

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) 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 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.

No que tange ao macroprocesso de Fiscalização, o Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária delegou ao Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD) a competência de controlar os processos sancionadores e decidir em primeira instância sobre a aplicação de penalidades por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e normas complementares, em matéria de competência

da SIA, conforme art. 5º, inciso II da Portaria nº 2.748, de 4 de setembro de 2019, que dispõe sobre a delegação de competências no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária:

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 33, § 2º, do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, tendo em vista o disposto na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e nos arts. 12 e 14 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e considerando o que consta do processo nº 00058.033485/2019-71, resolve:

(...)

Art. 5º Ao Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas - GNAD e, em seus impedimentos legais, ao respectivo substituto, ficam delegadas as seguintes competências:

(...)

II - no que tange ao macroprocesso de Fiscalização:

a) controlar os processos sancionadores e decidir em primeira instância sobre a aplicação de penalidades por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e normas complementares, **em matéria de competência da SIA**; (original não grifado)

O referido entendimento da SIA – repise-se, pela existência de uma 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 –, salvo melhor juízo, parece ser o mais condizente com um modelo de regulação mais responsiva, possibilitando uma atuação mais vigilante, proporcional, cooperativa e efetiva da Agência. Não há que se falar, portanto, em concurso de infrações, tampouco acerca de infração administrativa de natureza continuada no caso concreto.

Ademais, registre-se que o que se busca inibir, em última análise, não é a extrapolação 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 – situações estas que trazem até mais benefícios à sociedade brasileira –, mas sim, conduzir o operador de aeródromo, que ainda não dispõe de certificado operacional de aeroporto, para o regime estabelecido pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 139, que trata da certificação operacional de aeroportos, garantindo-se, assim, maior segurança para as operações nos aeródromos civis públicos brasileiros.

Considerando os elementos do processo, especialmente os esclarecimentos prestados em sede de diligência à Gerência Técnica de Fiscalização (GTFS), entende-se caracterizada a infração, de autoria da autuada, consistente em permitir aumento de frequência semanal da aeronave crítica de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA para o Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), descrita no AI nº 008321/2019, 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)

Observa-se, *então*, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade com o disposto no inciso I do artigo 289 do CBA, *c/c* o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, *c/c* o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e *c/c* o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

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

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 08/05/2019 (SEI! 3029803), a autuada protocolou/enviou defesa, em 27/05/2019 (SEI! 3063918 e 3063915), oportunidade em que faz diversas alegações. Após o Ofício nº 8404/2020/ASJIN-ANAC, de 01/09/2020 (SEI! 4701289), recebido pela empresa interessada, em 08/09/2020 (SEI! 4741711), oportunidade em que, em 28/09/2020 (SEI! 4288948), apresenta as suas considerações (SEI! 4828946 e 4828947), reiterando os mesmos argumentos já apresentados *em sede de defesa*. *Da mesma forma*, após o Ofício nº 8404/2020/ASJIN-ANAC, de 01/09/2020 (SEI! 4701289), recebido pela empresa interessada, em 08/09/2020 (SEI! 4741711), oportunidade em que, em 28/09/2020 (SEI! 4288948), apresenta as suas considerações (SEI! 4828946 e 4828947), reiterando os mesmos argumentos já apresentados *em sede de defesa*.

Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada em sede de defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando 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 analista técnico afirma concordar

com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 31/08/2021 (SEI! 5329680 e 5330344), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 5329680)

(...)

II. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

O autuado não logrou êxito em comprovar eventual falta de definição ou clareza de alguns conceitos nos normativos, ou ao menos de que forma teria sido prejudicado por conta dessas supostas inconsistências, tal como sobre “frequência de voo” e “método de avaliação para monitoramento do número de frequências no período semanal (espaço/tempo utilizado para cômputo das frequências semanais)”.

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) 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 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.

No que tange ao macroprocesso de Fiscalização, o Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária delegou ao Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD) a competência de controlar os processos sancionadores e decidir em primeira instância sobre a aplicação de penalidades por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e normas complementares, em matéria de competência da SIA, conforme art. 5º, inciso II da Portaria nº 2.748, de 4 de setembro de 2019, que dispõe sobre a delegação de competências no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária:

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 33, § 2º, do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, tendo em vista o disposto na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e nos arts. 12 e 14 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e considerando o que consta do processo nº 00058.033485/2019-71, resolve:

(...)

Art. 5º Ao Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas - GNAD e, em seus impedimentos legais, ao respectivo substituto, ficam delegadas as seguintes competências:

(...)

II - no que tange ao macroprocesso de Fiscalização:

a) controlar os processos sancionadores e decidir em primeira instância sobre a aplicação de penalidades por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e normas complementares, em matéria de competência da SIA; (original não grifado)

O referido entendimento da SIA – repise-se, pela existência de uma 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 –, salvo melhor juízo, parece ser o mais condizente com um modelo de regulação mais responsiva, possibilitando uma atuação mais vigilante, proporcional, cooperativa e efetiva da Agência. Não há que se falar, portanto, em concurso de infrações, tampouco acerca de infração administrativa de natureza continuada no caso concreto.

Ademais, registre-se que o que se busca inibir, em última análise, não é a extrapolação 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 – situações estas que trazem até mais benefícios à sociedade brasileira –, mas sim, conduzir o operador de aeródromo, que ainda não dispõe de certificado operacional de aeroporto, para o regime estabelecido pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 139, que trata da certificação operacional de aeroportos, garantindo-se, assim, maior segurança para as operações nos aeródromos civis públicos brasileiros.

Considerando os elementos do processo, especialmente os esclarecimentos prestados em sede de diligência à Gerência Técnica de Fiscalização (GTFS), entende-se caracterizada a infração, de autoria do autuado, consistente em permitir aumento de frequência semanal da aeronave crítica de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA para o Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), descrita no AI nº 008321/2019, 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)

Observa-se que as considerações apostas pelo setor de decisão de primeira instância (SEI! 5329680 e 5330344), *conforme visto acima*, foram amplas e sólidas, abordando todas as questões apresentadas

pela interessada *em sede de defesa*, sendo, assim, *neste ato*, corroboradas por este analista técnico.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 31/08/2021 (SEI! 5329680 e 5330344), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, aplicando, considerando a inexistência de condição atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, a existência de condições agravantes (incisos I, II, III, IV e V, todos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar máximo* previsto na norma, no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

NOTA IMPORTANTE: Observa-se que o setor de decisão de primeira instância aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 5329680)

(...)

O referido entendimento da SIA – repise-se, pela existência de uma 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 –, salvo melhor juízo, parece ser o mais condizente com um modelo de regulação mais responsiva, possibilitando uma atuação mais vigilante, proporcional, cooperativa e efetiva da Agência. Não há que se falar, portanto, em concurso de infrações, tampouco acerca de infração administrativa de natureza continuada no caso concreto.

Ademais, registre-se que o que se busca inibir, em última análise, não é a extrapolação 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 – situações estas que trazem até mais benefícios à sociedade brasileira –, mas sim, conduzir o operador de aeródromo, que ainda não dispõe de certificado operacional de aeroporto, para o regime estabelecido pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 139, que trata da certificação operacional de aeroportos, garantindo-se, assim, maior segurança para as operações nos aeródromos civis públicos brasileiros.

(...)

(grifos no original)

Sendo assim, deve-se entender que, *conforme apontado pelo setor de decisão*, "[não] há que se falar, portanto, em concurso de infrações, tampouco acerca de infração administrativa de natureza continuada no caso concreto" (grifos no original), identificando-se, *então*, a materialização de apenas um fato gerador, resultando, *assim*, em um único ato infracional, *conforme decidido pelo setor de primeira instância*.

No presente processo, verifica-se que a interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão, em 17/09/2021 (SEI! 6226216), oportunidade em que apresenta sua manifestação, em 29/09/2021 (SEI! 6274904 e 6274899), apontando não ter tido vistas aos autos, apesar de, *segundo afirma*, ter requerido a esta ANAC. *Nesta oportunidade*, apresenta alguns documentos (SEI! 6274900 e 6274901).

Após o Ofício nº 8929/2021/ASJIN-ANAC, de 30/09/2021 (SEI! 6280360), recebido pela empresa, em 01/10/2021 (SEI! 6286368), esta, em 04/10/2021 (SEI! 6293949), apresenta o seu recurso (SEI! 6293943), oportunidade em que alega:

(i) reitera os argumentos trazidos em sede de defesa - *Como visto acima*, os argumentos apostos *em sede de defesa*, já foram afastados pelo setor de decisão de primeira instância, cujos argumentos foram, *neste Voto*, corroborados por este Relator. Importante ressaltar que o ato tido como infracional foi bem materializado na ação fiscal, oportunidade em que o agente fiscal pode apresentar, *com clareza*, todos os fatos e fundamentos jurídicos necessários ao perfeito processamento administrativo sancionador em desfavor da empresa interessada, não havendo, *assim*, qualquer tipo de vício que, *porventura*, possa vir a anular quaisquer dos atos administrativos exarados no presente processo.

(ii) "[que] restou demonstrado que não houve extrapolação do número de frequências semanais, visto que as aeronaves da empresa aérea Azul, operadas nas respectivas semanas, foram do modelo E195 de categoria 3C, conforme documento em anexo encaminhado pela empresa Azul, demonstrando quais equipamentos são 3C e/ou 4C" - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *como visto nas considerações da fiscalização desta ANAC*, o ato infracional foi bem materializado, com todos os fatos e fundamentos jurídicos necessários ao processamento em desfavor da interessada. Importante ressaltar as considerações apostas no Despacho GTFS, de 12/06/2020 (SEI! 4411381), oportunidade em

que a fiscalização desta ANAC pode apresentar suas considerações, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho GTFS (SEI! 4411381)

À ASJIN

Assunto: **Diligência em Processo Administrativo Sancionador**

(...)

2. Cabe esclarecer que para a determinação da categoria das aeronaves à época da operação é necessário verificar a cronologia das mudanças dos E195s de **4C** para **3C**. Assim, foi utilizada como fonte o controle de revisões da Especificação Operativa (E.O.) das aeronaves da Azul, que segue em anexo, com as mudanças de configurações de cada aeronave destacada em laranja no final do arquivo (na seção “controle de revisões”). A tabela de aeronaves da E.O. apresenta uma coluna que explicita o modelo de cada matrícula de aeronave.

3. Assim, conforme tabela abaixo, **foram verificados os períodos de infração identificados no supracitado auto de infração e detalhadas as operações, com a definição da categoria da aeronave baseada na matrícula da aeronave (que estabelece o modelo da aeronave).**

Período de 12 a 18/08/2018									
CRA ANV	Empresa Aérea	Número do voo	Horário real de partida	Data de partida	ICAO Origem	Horário real de chegada	Data de chegada	Aeronave	Matrícula
4C	GLO	1562	21:18:00	11/08/2018	SBGR	00:07:00	12/08/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUQ
4C	GLO	1562	21:29:00	12/08/2018	SBGR	00:06:00	13/08/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTR
4C	GLO	1562	21:23:00	13/08/2018	SBGR	00:05:00	14/08/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GXA
4C	GLO	1562	21:18:00	15/08/2018	SBGR	23:59:00	15/08/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUO
4C	GLO	1562	21:46:00	16/08/2018	SBGR	00:32:00	17/08/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGQ
4C	GLO	1562	21:11:00	17/08/2018	SBGR	00:00:00	18/08/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUB
4C	AZU	2688	23:08:00	12/08/2018	SBKP	01:52:00	13/08/2018	EMBRAER 195	AYX
4C	AZU	2688	23:10:00	13/08/2018	SBKP	01:54:00	14/08/2018	EMBRAER 195	AXA
4C	AZU	2688	23:09:00	14/08/2018	SBKP	01:52:00	15/08/2018	EMBRAER 195	AXI
4C	AZU	2688	23:10:00	15/08/2018	SBKP	01:55:00	16/08/2018	EMBRAER 195	AUB
4C	AZU	2688	23:08:00	16/08/2018	SBKP	01:56:00	17/08/2018	EMBRAER 195	AUN
4C	AZU	2688	23:07:00	17/08/2018	SBKP	01:56:00	18/08/2018	EMBRAER 195	AXF
4C	ONE	6379	21:56:00	13/08/2018	SBFZ	22:54:00	13/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OCI
4C	ONE	6379	20:13:00	12/08/2018	SBFZ	21:02:00	12/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6378	15:30:00	18/08/2018	SBGR	18:13:00	18/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONT
4C	ONE	6378	15:17:00	17/08/2018	SBGR	18:04:00	17/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONT
4C	ONE	6378	15:13:00	16/08/2018	SBGR	18:00:00	16/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONL
4C	ONE	6378	15:15:00	15/08/2018	SBGR	18:00:00	15/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBF
4C	ONE	6378	15:45:00	14/08/2018	SBGR	18:27:00	14/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBL
4C	ONE	6378	17:09:00	13/08/2018	SBGR	19:54:00	13/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OCI
4C	ONE	6378	15:11:00	12/08/2018	SBGR	18:00:00	12/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6377	10:08:00	18/08/2018	SBFZ	11:06:00	18/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONT
4C	ONE	6377	09:54:00	17/08/2018	SBFZ	10:50:00	17/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONL
4C	ONE	6377	09:47:00	16/08/2018	SBFZ	10:44:00	16/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBM
4C	ONE	6377	09:59:00	15/08/2018	SBFZ	10:49:00	15/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OCT
4C	ONE	6377	10:22:00	14/08/2018	SBFZ	11:18:00	14/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBL
4C	ONE	6377	10:21:00	13/08/2018	SBFZ	11:20:00	13/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6377	09:58:00	12/08/2018	SBFZ	10:55:00	12/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONX
4C	ONE	6376	05:00:00	18/08/2018	SBGR	07:57:00	18/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONT
4C	ONE	6376	05:00:00	17/08/2018	SBGR	07:49:00	17/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONL
4C	ONE	6376	04:58:00	16/08/2018	SBGR	07:40:00	16/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBM
4C	ONE	6376	05:00:00	15/08/2018	SBGR	07:38:00	15/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OCT
4C	ONE	6376	05:09:00	14/08/2018	SBGR	07:57:00	14/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBL
4C	ONE	6376	05:00:00	13/08/2018	SBGR	07:50:00	13/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6376	05:00:00	12/08/2018	SBGR	07:46:00	12/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONX
4C	ONE	6125	12:06:00	12/08/2018	SBBR	14:04:00	12/08/2018	AIRBUS A319	ONJ
4C	ONE	6125	12:48:00	17/08/2018	SBBR	14:47:00	17/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6125	12:12:00	15/08/2018	SBBR	14:19:00	15/08/2018	AIRBUS A319	ONJ
4C	ONE	6125	12:10:00	14/08/2018	SBBR	14:16:00	14/08/2018	AIRBUS A319	ONJ
4C	ONE	6125	12:09:00	13/08/2018	SBBR	14:20:00	13/08/2018	AIRBUS A319	ONJ
4C	ONE	6379	20:15:00	18/08/2018	SBFZ	21:09:00	18/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONT
4C	ONE	6379	20:20:00	17/08/2018	SBFZ	21:22:00	17/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONT
4C	ONE	6379	20:25:00	16/08/2018	SBFZ	21:56:00	16/08/2018	AIRBUS A320-100/200	ONL
4C	ONE	6379	20:15:00	15/08/2018	SBFZ	21:20:00	15/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBF

4C	ONE	6379	20:40:00	14/08/2018	SBFZ	21:40:00	14/08/2018	AIRBUS A320-100/200	OBL
Período de 09 a 15/08/2018									
CRA ANV	Empresa Aérea	Número do voo	Horário real de partida	Data de partida	ICAO Origem	Horário real de chegada	Data de chegada	Aeronave	Matrícula
4C	GLO	1562	21:29:00	08/12/2018	SBGR	00:28:00	09/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGH
4C	GLO	1562	21:46:00	09/12/2018	SBGR	00:38:00	10/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGJ
4C	GLO	1562	22:50:00	10/12/2018	SBGR	01:51:00	11/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GYD
4C	GLO	1562	21:42:00	11/12/2018	SBGR	00:35:00	12/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGJ
4C	GLO	1562	21:52:00	12/12/2018	SBGR	00:53:00	13/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUL
4C	GLO	1562	23:23:00	13/12/2018	SBGR	02:14:00	14/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTN
4C	GLO	1562	22:14:00	14/12/2018	SBGR	01:04:00	15/12/2018	BOEING 737 MAX 8	XMD
4C	ONE	6378	15:25:00	09/12/2018	SBGR	18:15:00	09/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCO
4C	ONE	6379	20:26:00	09/12/2018	SBFZ	21:24:00	09/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCO
4C	ONE	6376	05:10:00	09/12/2018	SBGR	07:57:00	09/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBP
4C	ONE	6377	10:38:00	09/12/2018	SBFZ	11:34:00	09/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBP
4C	ONE	6378	15:13:00	10/12/2018	SBGR	18:19:00	10/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6379	20:32:00	10/12/2018	SBFZ	21:30:00	10/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6376	05:12:00	10/12/2018	SBGR	07:56:00	10/12/2018	AIRBUS A320-100/200	AVR
4C	ONE	6377	10:11:00	10/12/2018	SBFZ	11:03:00	10/12/2018	AIRBUS A320-100/200	AVR
4C	ONE	6125	12:30:00	10/12/2018	SBBR	14:38:00	10/12/2018	AIRBUS A320-100/200	AVP
4C	ONE	6378	15:14:00	11/12/2018	SBGR	18:00:00	11/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCR
4C	ONE	6379	20:20:00	11/12/2018	SBFZ	21:23:00	11/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCR
4C	ONE	6376	05:03:00	11/12/2018	SBGR	07:49:00	11/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCH
4C	ONE	6377	10:02:00	11/12/2018	SBFZ	10:58:00	11/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCH
4C	ONE	6378	15:23:00	12/12/2018	SBGR	18:19:00	12/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCR
4C	ONE	6379	20:34:00	12/12/2018	SBFZ	21:33:00	12/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCR
4C	ONE	6376	05:00:00	12/12/2018	SBGR	07:54:00	12/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCR
4C	ONE	6377	10:04:00	12/12/2018	SBFZ	11:02:00	12/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCR
4C	ONE	6125	12:13:00	12/12/2018	SBBR	14:14:00	12/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCV
4C	ONE	6378	15:49:00	13/12/2018	SBGR	18:55:00	13/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBD
4C	ONE	6379	21:06:00	13/12/2018	SBFZ	22:10:00	13/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBD
4C	ONE	6376	05:07:00	13/12/2018	SBGR	07:54:00	13/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBJ
4C	ONE	6377	10:05:00	13/12/2018	SBFZ	11:03:00	13/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBJ
4C	ONE	6377	10:12:00	14/12/2018	SBFZ	11:10:00	14/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6378	15:32:00	14/12/2018	SBGR	18:26:00	14/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6379	20:32:00	14/12/2018	SBFZ	21:31:00	14/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6376	05:19:00	14/12/2018	SBGR	08:02:00	14/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6125	12:17:00	14/12/2018	SBBR	14:14:00	14/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6377	10:02:00	15/12/2018	SBFZ	10:57:00	15/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6378	15:20:00	15/12/2018	SBGR	18:17:00	15/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6379	20:15:00	15/12/2018	SBFZ	21:12:00	15/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6376	05:08:00	15/12/2018	SBGR	07:57:00	15/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	AZU	2498	22:49:00	08/12/2018	SBKP	01:44:00	09/12/2018	EMBRAER 195	AUM
4C	AZU	2498	23:09:00	09/12/2018	SBKP	01:59:00	10/12/2018	EMBRAER 195	AYR
4C	AZU	2498	22:58:00	10/12/2018	SBKP	01:56:00	11/12/2018	EMBRAER 195	AXB
4C	AZU	2498	23:16:00	13/12/2018	SBKP	02:05:00	14/12/2018	EMBRAER 195	AYY
4C	AZU	9203	10:03:00	15/12/2018	SBKP	13:02:00	15/12/2018	EMBRAER 195	AYE
Período de 30/12/2018 a 05/01/2019									
CRA ANV	Empresa Aérea	Número do voo	Horário real de partida	Data de partida	ICAO Origem	Horário real de chegada	Data de chegada	Aeronave	Matrícula
4C	GLO	1562	22:14:00	29/12/2018	SBGR	00:58:00	30/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTJ
4C	GLO	9066	20:39:00	30/12/2018	SBGR	23:31:00	30/12/2018	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GXT
4C	ONE	6377	09:55:00	30/12/2018	SBFZ	10:52:00	30/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCH
4C	ONE	6378	16:32:00	30/12/2018	SBGR	19:27:00	30/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBJ
4C	ONE	6379	21:27:00	30/12/2018	SBFZ	22:17:00	30/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OBJ
4C	ONE	6376	04:56:00	30/12/2018	SBGR	07:40:00	30/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCH
4C	ONE	6125	12:08:00	30/12/2018	SBBR	14:13:00	30/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6377	10:06:00	31/12/2018	SBFZ	11:00:00	31/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONL

4C	ONE	6378	15:13:00	31/12/2018	SBGR	17:58:00	31/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCH
4C	ONE	6376	04:53:00	31/12/2018	SBGR	07:31:00	31/12/2018	AIRBUS A320-100/200	ONL
4C	ONE	6125	12:13:00	31/12/2018	SBBR	14:20:00	31/12/2018	AIRBUS A320-100/200	OCO
4C	AZU	2498	22:42:00	29/12/2018	SBKP	01:27:00	30/12/2018	EMBRAER 195	AYY
4C	GLO	9099	02:16:00	01/01/2019	SBGR	05:06:00	01/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTF
4C	GLO	9066	21:12:00	01/01/2019	SBGR	00:03:00	02/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GXN
4C	GLO	9066	21:41:00	02/01/2019	SBGR	00:22:00	03/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTF
4C	GLO	9066	21:07:00	03/01/2019	SBGR	00:13:00	04/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGN
4C	GLO	9066	20:48:00	04/01/2019	SBGR	23:54:00	04/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	VBG
4C	ONE	6125	12:10:00	01/01/2019	SBBR	14:37:00	01/01/2019	AIRBUS A319	AVD
4C	ONE	6379	20:20:00	02/01/2019	SBFZ	21:13:00	02/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6376	05:00:00	02/01/2019	SBGR	07:44:00	02/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBI
4C	ONE	6377	10:18:00	02/01/2019	SBFZ	11:13:00	02/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBI
4C	ONE	6378	15:11:00	02/01/2019	SBGR	18:04:00	02/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6378	15:11:00	03/01/2019	SBGR	17:56:00	03/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONL
4C	ONE	6379	20:15:00	03/01/2019	SBFZ	21:09:00	03/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONL
4C	ONE	6376	05:22:00	03/01/2019	SBGR	08:04:00	03/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6377	10:11:00	03/01/2019	SBFZ	11:08:00	03/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6125	12:06:00	03/01/2019	SBBR	14:20:00	03/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBF
4C	ONE	6378	15:16:00	04/01/2019	SBGR	18:12:00	04/01/2019	AIRBUS A320-100/200	AVR
4C	ONE	6379	20:15:00	04/01/2019	SBFZ	21:09:00	04/01/2019	AIRBUS A320-100/200	AVR
4C	ONE	6376	05:10:00	04/01/2019	SBGR	08:04:00	04/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCB
4C	ONE	6377	10:01:00	04/01/2019	SBFZ	10:52:00	04/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCB
4C	ONE	6125	12:11:00	04/01/2019	SBBR	14:13:00	04/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCV
4C	ONE	6378	15:30:00	05/01/2019	SBGR	18:10:00	05/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBP
4C	ONE	6379	20:09:00	05/01/2019	SBFZ	21:09:00	05/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBP
4C	ONE	6376	04:58:00	05/01/2019	SBGR	07:44:00	05/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6377	09:55:00	05/01/2019	SBFZ	10:55:00	05/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6125	12:14:00	05/01/2019	SBBR	14:13:00	05/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONT
4C	ONE	6379	20:15:00	01/01/2019	SBFZ	21:09:00	01/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCQ
4C	ONE	6377	09:54:00	01/01/2019	SBFZ	10:44:00	01/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBJ
4C	ONE	6378	15:15:00	01/01/2019	SBGR	18:06:00	01/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCQ
4C	AZU	2498	22:59:00	02/01/2019	SBKP	01:47:00	03/01/2019	EMBRAER 195	AUC
4C	AZU	2498	22:45:00	03/01/2019	SBKP	01:48:00	04/01/2019	EMBRAER 195	AXA
4C	AZU	9033	14:23:00	04/01/2019	SBKP	17:27:00	04/01/2019	EMBRAER 195	AUE

Período de 06 a 12/01/2019

CRA ANV	Empresa Aérea	Número do voo	Horário real de partida	Data de partida	ICAO Origem	Horário real de chegada	Data de chegada	Aeronave	Matrícula
4C	GLO	1562	21:46:00	05/01/2019	SBGR	00:44:00	06/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUR
4C	GLO	9066	23:30:00	06/01/2019	SBGR	03:33:00	07/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUX
4C	GLO	9066	20:50:00	07/01/2019	SBGR	23:47:00	07/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTF
4C	GLO	9066	21:45:00	08/01/2019	SBGR	23:37:00	08/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUI
4C	GLO	9066	05:30:00	10/01/2019	SBFZ	06:26:00	10/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTA
4C	GLO	9066	21:20:00	10/01/2019	SBGR	00:11:00	11/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GTF
4C	GLO	9066	21:01:00	11/01/2019	SBGR	00:16:00	12/01/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GYD
4C	ONE	6378	15:15:00	06/01/2019	SBGR	18:06:00	06/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6379	20:15:00	06/01/2019	SBFZ	21:13:00	06/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6376	04:59:00	06/01/2019	SBGR	07:43:00	06/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCO
4C	ONE	6377	10:10:00	06/01/2019	SBFZ	11:09:00	06/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCO
4C	ONE	6125	12:14:00	06/01/2019	SBBR	14:17:00	06/01/2019	AIRBUS A319	AVD
4C	ONE	6378	15:16:00	07/01/2019	SBGR	18:16:00	07/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6379	20:17:00	07/01/2019	SBFZ	21:15:00	07/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONS
4C	ONE	6376	04:54:00	07/01/2019	SBGR	07:45:00	07/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6377	10:11:00	07/01/2019	SBFZ	11:07:00	07/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6125	12:15:00	07/01/2019	SBBR	14:19:00	07/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCD
4C	ONE	6378	15:23:00	08/01/2019	SBGR	18:21:00	08/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCM
4C	ONE	6379	20:26:00	08/01/2019	SBFZ	21:17:00	08/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCM
4C	ONE	6376	04:55:00	08/01/2019	SBGR	07:50:00	08/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCM
4C	ONE	6377	09:58:00	08/01/2019	SBFZ	10:55:00	08/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCM
4C	ONE	6125	12:15:00	08/01/2019	SBBR	14:29:00	08/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONL

4C	ONE	6378	15:37:00	09/01/2019	SBGR	18:34:00	09/01/2019	AIRBUS A320-100/200	AVU
4C	ONE	6379	20:56:00	09/01/2019	SBFZ	22:04:00	09/01/2019	AIRBUS A320-100/200	AVU
4C	ONE	6376	04:54:00	09/01/2019	SBGR	07:45:00	09/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6377	10:10:00	09/01/2019	SBFZ	11:06:00	09/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONW
4C	ONE	6125	12:28:00	09/01/2019	SBBR	14:50:00	09/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCI
4C	ONE	6378	15:28:00	10/01/2019	SBGR	18:27:00	10/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6379	20:40:00	10/01/2019	SBFZ	21:38:00	10/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6376	04:57:00	10/01/2019	SBGR	07:55:00	10/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCB
4C	ONE	6377	09:59:00	10/01/2019	SBFZ	10:55:00	10/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OCB
4C	ONE	6125	12:10:00	10/01/2019	SBBR	14:23:00	10/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBH
4C	ONE	6378	15:20:00	11/01/2019	SBGR	18:12:00	11/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBF
4C	ONE	6379	20:21:00	11/01/2019	SBFZ	21:16:00	11/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBF
4C	ONE	6376	04:56:00	11/01/2019	SBGR	07:38:00	11/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6377	09:54:00	11/01/2019	SBFZ	10:47:00	11/01/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6378	15:23:00	12/01/2019	SBGR	18:05:00	12/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBD
4C	ONE	6379	20:14:00	12/01/2019	SBFZ	21:10:00	12/01/2019	AIRBUS A320-100/200	OBD
4C	ONE	6376	05:04:00	12/01/2019	SBGR	07:44:00	12/01/2019	AIRBUS A320-100/200	AVR
4C	ONE	6377	10:00:00	12/01/2019	SBFZ	11:00:00	12/01/2019	AIRBUS A320-100/200	AVR
4C	ONE	6125	12:15:00	12/01/2019	SBBR	14:15:00	12/01/2019	AIRBUS A320-100/200	AVQ
4C	AZU	2498	23:53:00	06/01/2019	SBKP	02:48:00	07/01/2019	EMBRAER 195	AXF
4C	AZU	2498	22:48:00	07/01/2019	SBKP	01:46:00	08/01/2019	EMBRAER 195	AUH
4C	AZU	2498	22:47:00	11/01/2019	SBKP	01:38:00	12/01/2019	EMBRAER 195	AXA

Período de 17 a 23/02/2019

CRA ANV	Empresa Aérea	Número do voo	Horário real de partida	Data de partida	ICAO Origem	Horário real de chegada	Data de chegada	Aeronave	Matrícula
4C	GLO	1562	21:22:00	16/02/2019	SBGR	00:42:00	17/02/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GXH
4C	GLO	1562	21:32:00	17/02/2019	SBGR	00:38:00	18/02/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUG
4C	GLO	1562	21:26:00	18/02/2019	SBGR	00:25:00	19/02/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GXN
4C	GLO	1562	21:27:00	19/02/2019	SBGR	00:40:00	20/02/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGD
4C	GLO	1562	21:17:00	20/02/2019	SBGR	00:24:00	21/02/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGP
4C	GLO	1562	21:20:00	21/02/2019	SBGR	00:13:00	22/02/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GUT
4C	GLO	1562	21:30:00	22/02/2019	SBGR	00:28:00	23/02/2019	BOEING 737-800 (WINGLETS) PAX	GGY
4C	ONE	6379	20:42:00	17/02/2019	SBFZ	21:40:00	17/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCH
4C	ONE	6376	05:16:00	17/02/2019	SBGR	08:05:00	17/02/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6377	10:15:00	17/02/2019	SBFZ	11:11:00	17/02/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6378	15:15:00	17/02/2019	SBGR	18:16:00	17/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCH
4C	ONE	6379	20:17:00	18/02/2019	SBFZ	21:13:00	18/02/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6376	05:16:00	18/02/2019	SBGR	08:09:00	18/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCQ
4C	ONE	6377	14:55:00	18/02/2019	SBFZ	15:52:00	18/02/2019	AIRBUS A320-100/200	AVR
4C	ONE	6378	15:15:00	18/02/2019	SBGR	18:15:00	18/02/2019	AIRBUS A320-100/200	ONK
4C	ONE	6379	20:15:00	19/02/2019	SBFZ	21:15:00	19/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBJ
4C	ONE	6376	05:00:00	19/02/2019	SBGR	07:51:00	19/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBH
4C	ONE	6377	10:07:00	19/02/2019	SBFZ	11:08:00	19/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBH
4C	ONE	6378	15:13:00	19/02/2019	SBGR	18:10:00	19/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBJ
4C	ONE	6379	20:32:00	20/02/2019	SBFZ	21:27:00	20/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCV
4C	ONE	6376	04:59:00	20/02/2019	SBGR	07:44:00	20/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCQ
4C	ONE	6377	09:53:00	20/02/2019	SBFZ	10:46:00	20/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCQ
4C	ONE	6378	15:16:00	20/02/2019	SBGR	18:27:00	20/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCV
4C	ONE	6125	12:07:00	20/02/2019	SBBR	14:13:00	20/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBB
4C	ONE	6379	20:21:00	21/02/2019	SBFZ	21:23:00	21/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCT
4C	ONE	6376	04:56:00	21/02/2019	SBGR	07:37:00	21/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCI
4C	ONE	6377	09:55:00	21/02/2019	SBFZ	10:52:00	21/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCI
4C	ONE	6378	15:19:00	21/02/2019	SBGR	18:11:00	21/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCT
4C	ONE	6125	12:10:00	21/02/2019	SBBR	14:20:00	21/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCM
4C	ONE	6379	20:21:00	22/02/2019	SBFZ	21:21:00	22/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6376	04:54:00	22/02/2019	SBGR	07:40:00	22/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBI
4C	ONE	6377	09:54:00	22/02/2019	SBFZ	10:51:00	22/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBI
4C	ONE	6378	15:22:00	22/02/2019	SBGR	18:16:00	22/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCN
4C	ONE	6379	20:37:00	23/02/2019	SBFZ	21:37:00	23/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBP
4C	ONE	6376	05:06:00	23/02/2019	SBGR	07:52:00	23/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCY

4C	ONE	6377	09:58:00	23/02/2019	SBFZ	10:57:00	23/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OCY
4C	ONE	6378	15:28:00	23/02/2019	SBGR	18:30:00	23/02/2019	AIRBUS A320-100/200	OBP
4C	ONE	6125	12:10:00	23/02/2019	SBBR	14:10:00	23/02/2019	AIRBUS A319	AVC
4C	AZU	2498	23:48:00	16/02/2019	SBKP	01:41:00	17/02/2019	EMBRAER 195	AYE
4C	AZU	2498	22:43:00	17/02/2019	SBKP	01:46:00	18/02/2019	EMBRAER 195	AUJ
4C	AZU	2498	22:59:00	18/02/2019	SBKP	01:49:00	19/02/2019	EMBRAER 195	AUF
4C	AZU	2498	23:02:00	19/02/2019	SBKP	01:57:00	20/02/2019	EMBRAER 195	AUN
4C	AZU	2498	23:07:00	20/02/2019	SBKP	02:00:00	21/02/2019	EMBRAER 195	AXB
4C	AZU	2498	22:44:00	22/02/2019	SBKP	01:50:00	23/02/2019	EMBRAER 195	AUM

4. Cabe informar que o período de 10/02/2019 a 16/02/2019 que inicialmente havia sido indicado como semana que havia sido ultrapassado o limite de frequência, foi reavaliado de acordo com as E.O da Azul e concluiu-se que não houve a não conformidade (a frequência estava de acordo com o regulamentação da ANAC).

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se reconhecer que o setor técnico desta ANAC, com segurança, apresentou sólidos argumentos para afirmar que houve a materialização do ato tido como infracional.

(iii) não foram analisadas as condições atenuantes existentes - Com relação à aplicação das condições atenuantes e/ou agravantes, se for o caso, este Relator, mais especificamente, no item "da dosimetria a ser aplicada em definitivo", irá apresentar as suas considerações.

Deve-se apontar que a empresa interessada, 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 A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que observar 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-se 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 do ente a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Ressalta-se que, *expressamente*, a recorrente assim aponta em sua peça de resistência, conforme abaixo, *in verbis*:

Recurso da empresa (SEI! 6293943)

(...)

IV - PEDIDO:

15. Diante do exposto nesta minuta, na defesa prévia e na manifestação de 16/12/2020 **requer-se que seja dado provimento ao presente recurso, determinando-se o arquivamento do auto de infração.**

16. Subsidiariamente, requer-se que seja acolhida a circunstância atenuante aduzida pela Infraero em sua manifestação prévia.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se entender não ter ocorrido o necessário reconhecimento do ato infracional por parte da empresa interessada, não se podendo, *então*, ser aplicada esta condição atenuante.

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*.

Em nova consulta, esta realizada em 09/12/2021, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente à interessada, observa-se a presença de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo (Processo nº. 00065.055584/2019-14 - AI nº 009821/2019 - FG 04/01/2019 - Pgto 19/03/2020; Processo nº. 00065.001114/2020-74 - AI nº 001/2020 - FG 19/10/2018 - Pgto 17/03/2020 e Processo nº 00065.038182/2019-55 - AI nº 009168/2019 - FG 25/07/2018 - Pgto 21/02/2020). *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 atuado 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.

O setor de decisão de primeira instância apontou a existência das 05 (cinco) condições agravantes, estas conforme previstas no referido acima §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18. *No entanto*, este Relator não pode concordar com este posicionamento, na medida em que, *salvo engano*, o presente processo não apresentou quaisquer tipos de considerações do agente fiscal de que, *de alguma forma*, o ato tido como infracional resultou na "obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração" (inciso III), bem como na "exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo" (inciso IV) e na "destruição de bens públicos" (inciso V). *Da mesma forma*, não há no presente processo a expressa impressão do agente fiscal de que a empresa de "[recusou] em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração" (inciso II).

Quanto à questão da reincidência, *esta prevista no inciso I*, em análise de primeira instância (SEI! 5329680), foi apontado o Processo nº 00065.011586/2019-00, cujo Auto de Infração nº 007443/2019 (SEI! 2772368), foi lavrado em 08/03/2019, tendo como data do correspondente fato gerador o dia 26/11/2018, *ou seja*, dentro do lapso temporal de 02 (dois) anos da data do fato gerador do presente processo (23/02/2019). Observa-se que a tipificação do ato infracional (Código 09.0000139.0002), referente ao Processo nº 00065.011586/2019-00, *ou seja*, "Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências anteriores a 03/12/2018)", conforme descrição da EMENTA do AI nº 007443/2019, é o mesmo referente ao AI nº.008321/2019 Código 09.0000139.0006), *ou seja*, "Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências a partir de 04/12/2018)". Registra-se que o trânsito em julgado do referido processo paradigma (Processo nº 00065.011586/2019-00) ocorreu com o seu pagamento, este satisfeito no dia 23/04/2020, *ou seja*, antes da decisão de primeira instância do presente processo, esta datada de 31/08/2021 (SEI! 5329680 e 5330344).

No entanto, este Relator ao observar, *atentamente*, os correspondentes Relatórios de Ocorrências, identificou, conforme baixo, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência nº 008609/2019/SIA (SEI! 2964439) - *Presente Processo - Processo nº 00065.022165/2019-04*

(...)

DESCRIÇÃO

(...)

Dados

Foi identificado, por meio dos dados recebidos em decorrência da Resolução nº 191, compilados anexo ao presente relatório, que o **Aeródromo ORLANDO BEZERRA DE MENEZES, sigla**

ICAO SBJU, que atende o município de JUAZEIRO DO NORTE, CE, cujas frequências e aeronaves críticas estão fixadas por meio da Portaria 908/SIA respectivamente em, 42 frequências semanais e código conforme RBAC 154 4C, que ultrapassou as frequências às quais estava restrito.

(...)

Conclusão

Conclui-se por identificar que o regulado acima citado infringiu o RBAC 139 6 vezes, **no período de 12/08/2018 até 23/02/2019**, tendo sido verificado desde a edição da Portaria 908/SIA, por esse motivo sugere-se aplicação de penalidade multa, conforme estipulado na Resolução 472/2018, para cada instância.

(...)

(sem grifos no original)

Relatório de Ocorrência nº 04/GFIC/SIA/2019 (SEI! 2772425) - *Processo Paradigma - Processo nº 00065.011586/2019-00*

(...)

DESCRIÇÃO

(...)

O levantamento em questão foi feito a partir da base de dados Voo Regular Ativo - VRA, disponibilizada no endereço: 'https://sistemas.anac.gov.br/sas/siros/view/vra/frmConsultaVRA', e tendo como origem o **Aeroporto de Rio Branco (SBRB)** no **período de 01/01/2018 a 26/11/2018**, totalizando as 47 (quarenta e sete) semanas.

(...)

Conforme a Portaria nº 908/SIA, de 13 de abril de 2016, para o SBJA, o limite estabelecido para a aeronave crítica (4C) é de 37 frequências semanais. Assim, **das primeiras 47 semanas do ano de 2018 (até o dia 26/11/2018)**, em 10 (dez) das 47 semanas verificadas o limite foi ultrapassado.

(...)

(sem grifos no original)

Logo, observa-se que os períodos fiscalizados, os quais foram cometidos os atos infracionais dos referidos processos, se sobrepõem, na medida em que o período referente ao AI nº. 008321/2019, ocorreu entre os dias 12/08/2018 e 23/02/2019, já o referente ao AI nº. 007443/2019, ocorreu entre os dias 01/01/2018 até 26/11/2018. *Assim, salvo engano*, não se pode entender ter a empresa cometido "[...] **nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior [...]**", conforme determina a normatização em vigor.

Importante ressaltar que, apesar da importância da data do fato gerador para a determinação, *com clareza*, do lapso temporal de 02 (dois) anos previsto na norma, deve-se, *no caso em tela*, se ater aos períodos em que foram realizadas as referidas fiscalizações, na medida em que não se considera cada operação como infracional, mas, *sim*, a ocorrência de desvio da norma em determinado período de tempo. *Sendo assim*, importante identificar que, *nos referidos casos*, a empresa, ao iniciar um período em que cometeu o identificado ato infracional, ainda estava sendo fiscalizada por um outro período, o qual, *da mesma forma*, identificou outro ato infracional, o que sugere não ter, *à época*, se materializado, *ainda*, o espírito da norma que se quer aplicar.

Registra-se que este Relator, *neste Voto*, não adentrou em uma importante questão específica, tendo em vista entender que o argumento apresentado acima ser suficiente para afastar, *também, ao caso em tela*, a aplicação da condição agravante prevista no referido inciso I. *No entanto*, deve-se atentar para o fato de que o ato infracional tido como paradigma para a aplicação da referida condição agravante, ocorreu em aeroporto diverso (Aeroporto de Juazeiro do Norte - CE) do aeroporto objeto do presente processo (Aeroporto de Rio Branco - AC). *Salvo engano e após uma análise ainda superficial*, este fato sugere que os atos infracionais não poderão ser tomados como de "**natureza idêntica**", na medida em que cada aeroporto possui as suas regras próprias e específicas.

Sendo assim, entendo, *então*, não existir nenhuma circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18).

Destaca-se que, com base no ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, o valor da sanção de multa, referente ao item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromo), poderá ser imputado em 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 nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), devendo a sanção de multa ser aplicada no *valor médio* previsto.

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

7. DO VOTO

Pelo exposto, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, este correspondente ao *patamar médio* previsto para o ato infracional cometido.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 09 de dezembro de 2021.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/01/2022, às 07:37, 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 **6515089** e o código CRC **49A618CF**.

SEI nº 6515089

VOTO**PROCESSO: 00065.022165/2019-04****INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018; no art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e no 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 do relator, Voto CJIN SEI nº 6515089, por **CONHECER e NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO** de ofício a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, este correspondente ao *patamar médio*, em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, por "*Operadores de aeródromo classificados como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153 - Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA. (Ocorrências a partir de 04/12/2018)*", em descumprimento ao disposto no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, conforme descrito no AI nº 008321/2019.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/01/2022, às 14:23, 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 **6736746** e o código CRC **13FC499F**.

SEI nº 6736746



VOTO

PROCESSO: 00065.022165/2019-04

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN (6515089), para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO** de ofício a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, para o valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, este correspondente ao patamar médio, em desfavor da **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, por permitir aumento de frequência semanal da aeronave crítica de modo a ultrapassar o limite imposto pela Portaria nº 908/SIA para o Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), em descumprimento ao disposto no inciso I do artigo 289 do CBA c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - Emenda nº 5, de 17/12/2015, c/c o Anexo à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da Tabela I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 472/18, conforme descrito no AI nº 008321/2019.

Thaís Toledo Alves

SIAPE 1579629

Portaria ANAC nº 453/DIRP/2017.



Documento assinado eletronicamente por **Thaís Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 25/01/2022, às 15:10, 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 **6737106** e o código CRC **AAB2FF8E**.

SEI nº 6737106



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

527ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.022165/2019-04

Interessado: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO

Auto de Infração: 008321/2019

Crédito de multa: 672683216

Membros Julgadores ASJIN:

- 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
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - **Relator**
- Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 – Portaria Nomeação ANAC nº nº 453, de 08/02/2017 - Membro Julgador

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:

A ASJIN, por unanimidade, decidiu por **CONHECER** e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO** de ofício a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, este correspondente ao patamar médio, em desfavor da **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, por "*Não ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto quando o número de frequências semanais operadas pela aeronave crítica ultrapassar o limite estabelecido para o aeródromo no Anexo à Portaria nº 908/SIA.*", em descumprimento ao disposto no inciso I do artigo 289 do CBA, c/c o item 139.601 (a)(1) do RBAC 139 - EMENDA Nº 5, de 17/12/2015, c/c o ANEXO à Portaria ANAC nº 908/SIA, de 13/04/2016 e c/c o item "i" da TABELA I (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - Operador de Aeródromos) do ANEXO III da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, conforme descrito no AI nº 008321/2019.

Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/01/2022, às 23:22, 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 **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 26/01/2022, às 06:21, 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 26/01/2022, às 12:12, 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 **6737967** e o código CRC **0BAE5AF0**.
