

VOTO
PROCESSO: 00065.022175/2019-31
INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA
MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Local	Lavratura do AI	Ciência do AI	Despacho de Diligência	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.022175/2019-31	672641210	008324/2019	27/10/2018	Aeroporto Internacional de João Pessoa - SBJP	29/04/2019	08/05/2019	29/05/2020	31/08/2021	14/09/2021	R\$ 35.000,00	20/09/2021	21/09/2021

Enquadramento: Art. 289, inciso I da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 139.601(a)(1) do RBAC 139 c/c anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016, c/c item 9, Tabela I - Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo do Anexo III à Resolução ANAC nº 25/2008;

Infração: 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;

Relator: Marcos de Almeida Amorim - Técnico em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pela EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, doravante INTERESSADA. Refere-se o recurso ao processo administrativo discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

1.2. O Auto de Infração traz a seguinte descrição:

Entre 29/05/2016 e 27/10/2018 não observou o limite de 38 frequências semanais de aeronave categoria 4C em 36 semanas. Sugere-se aplicação de penalidade prevista para cada semana na qual ocorreu a infração.

2. HISTÓRICO

2.1. O Relatório de Ocorrência descreve as circunstâncias da constatação da ocorrência e ratifica a materialidade infracional descrita no AI.

2.2. **Defesa do Interessado** - Após ser regularmente notificada, a Interessada apresentou defesa prévia, com as seguintes alegações:

I - Cumpre registrar que a Resolução nº 440, de 09 de agosto de 2017, da ANAC, que disciplina as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo, passou a ser aplicada aos serviços de transporte aéreo realizados a partir de 25 de março de 2018. Na sistemática anterior à aludida resolução, as solicitações de voos eram efetuadas diretamente à ANAC, por meio de Horário de Transporte - HOTRAN, que era regido pela IAC 1223. Afirma que a Infraero configurava-se apenas como membro consultivo de registro de voo, não cabendo a esta Empresa Pública aprovar ou não o voo;

II - Revela-se conflitante a própria ANAC, aprovadora dos voos, imputar à Infraero por extrapolamento do número de frequências semanais determinada pela Portaria nº 908/SIA, uma vez que a própria agência era o membro aprovador do processo e tinha total controle das frequências semanais por meio das tabelas dos voos aprovados e vigentes e a vigorar;

III - A ANAC não definiu, em seus normativos, a maneira que deve ser controlada as frequências semanais, para fins das limitações impostas na Portaria nº 908/SIA;

IV - Pelo o que se observa da autuação em tela, pode-se constatar que a ANAC, utiliza o método "Voos realizados", mas não está claro e definido, no auto, o método de avaliação para monitoramento do número de frequências período semanal (espaço/tempo utilizado para cômputo das frequências semanais e atualmente a Infraero utiliza o método "voos planejados";

V - A aeronave Embraer 195, E195 e E95, respectivamente podem receber a categorização de aeronave tanto 3C como 4C;

VI - A Infraero buscou desenvolver ferramentas de gestão que possibilitasse o efetivo controle das frequências semanais das aeronaves, com o intuito de não infringir os limites estabelecidos na Portaria nº 908/SIA;

VII - Vício formal da Resolução nº 25/2008, por inobservância do rito legal disposto no art. 27 da Lei nº 11.182/2005 que dispõe que as iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC;

VIII - Vício material da Resolução nº 25/2008, por restar impossível a criação de infração por meio de ato infralegal. Afirmou que em nenhum dispositivo das leis, há previsão de que o descumprimento dos normativos da ANAC, pelo operador aeroportuário, constitua infração, ou autorização para que a ANAC expeça normas para criação de sanções, sendo-lhe somente autorizado a aplicar as sanções cabíveis e não defini-las. Afirmou ainda que o CBA chega a autorizar a imposição de sanção pecuniária a quem desobedece normativos infralegais, mas somente em casos

específicos previstos na Lei como no do artigo 302, III, "u", aplicável somente a quem descumpra condições gerais de transporte;

IX - Ainda que houvesse no CBA a previsão de criação de infração por ato infraregal imputável ao operador aeroportuário, seria forçoso concluir que a respectiva sanção deve ser aquela contida na própria Lei nº 7.565/86, pois inexistente autorização legislativa para que a ANAC estabeleça valor de sanção, qualquer que seja a hipótese;

X - Caso não se reconheça a nulidade do processo, conforme as teses acima relatadas, suscita pela aplicação de circunstâncias atenuantes, afirmando que adotou as providências para minimizar as suas consequências e que neste contexto, eventual cominação de multa a esta Empresa Pública deveria se realizar na sua dosimetria no mínimo legal.

2.3. Pelo exposto, requer: a) anulação do presente processo; b) caso se entenda pela aplicação de penalidade de multa, o que se admite apenas para argumentar, pugna para que seja em seu patamar mínimo, em vista da existência de circunstância atenuante.

2.4. **Diligência** - O setor competente, considerando as alegações da autuada, solicitou à Gerência de Controle e Fiscalização - GFIC, a juntada de outros elementos que indiquem qual era a categoria específica de cada uma das aeronaves que realizaram os voos da empresa "AZUL" apontados no "Anexo" (2967247), à época em que se deram, com vistas a possíveis outras versões de aeronaves do modelo Embraer 195, da categoria inferior a 4C, que eventualmente possam ter operado no Aeroporto de Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ). A resposta foi recebida e anexada aos autos pelo setor responsável em 12/06/2020 (SEI 4416709).

2.5. **Da Manifestação da Interessada** - Após notificação regular da interessada quanto à diligência e resposta, a autuada apresentou manifestação reiterando que a argumentação de o controle em relação as aeronaves da família Embraer 190 eram praticamente utópicas e que as Resoluções nº 338 e 440, ambas publicadas pela ANAC que são permeadas pelos princípios da transparência, isonomia e não discriminação. Solicita o arquivamento do auto de infração, pois se considerar todas as aeronaves E190 na categoria 3C, não haverá qualquer extrapolamento das frequências semanais estampadas na Portaria nº 908.

2.6. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional pela prática do disposto no art. 289, inciso I da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 139.601(a)(1) do RBAC 139 c/c anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016, c/c item 9, Tabela I - Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo do Anexo III à Resolução ANAC nº 25/2008, 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 Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), descrita no AI nº 008324/2019, sendo aplicada sanção administrativa de multa no **valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, nos termos da Tabela de Infrações do Anexo III, da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos. Considerou inexistentes circunstâncias atenuantes ou agravantes capazes de influir na dosimetria da sanção.

2.7. Para afastamento dos argumentos de defesa, a decisão destacou:

O Auto de Infração nº 008324/2019 (2964503), sustentado pelo Relatório de Ocorrência nº 008612/2019 (2964514), revela que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), na condição de operador de aeródromo de classe III, 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 Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ).

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 29/05/2016 e 27/10/2018 o operador de aeródromo não observou o limite de 38 (trinta e oito) frequências semanais para aeronaves de categoria 4C (aeronave crítica) em 36 (trinta e seis) semanas, no Aeroporto de Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ). Os fatos foram evidenciados por documentos juntados aos autos pela fiscalização (2967247, 4416709 e 4416732).

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 aumento de frequências semanais da aeronave crítica, nos termos do item 139.601 (a) (1) do RBAC nº 139.

É dizer que apesar de ter sido, na qualidade de operador de aeródromo de classe III, 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 Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ).

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 nº 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 Confeção 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 confeção 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"¹¹⁹.

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 dos operadores aeroportuários 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".

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".

(...)

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)".

O autuado tampouco demonstrou nos autos que nas semanas posteriores a 25/03/2018 (inclusive) não teria ultrapassado o limite de frequência semanal estabelecido para a aeronave crítica, quais sejam: entre (i) 15 e 21/04/2018; (ii) 06 e 12/05/2018; (iii) 17 e 23/06/2018; (iv) 01 e 07/07/2018; (v) 08 e 14/07/2018; (vi) 15 e 21/07/2018; (vii) 22 e 28/07/2018; (viii) 29/07/2018 e 04/08/2018; e (ix) 21 e 27/10/2018.

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.

(...)

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, sobretudo após os esclarecimentos prestados em sede de diligência pela 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 Palmas – Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), descrita no AI nº 008324/2019, 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)

2.8. **Do Recurso** - Em grau recursal, a interessada reiterou a argumentação apresentada em defesa prévia e manifestação, destacando os seguintes aspectos:

I - A ANAC não definiu em seus normativos a maneira que deve ser controlada as frequências semanais, utilizando o critério de "voos realizados", enquanto a Infraero usa o critério de "voos planejados";

II - Qual o critério para se definir o que se considera uma semana, sendo que a Portaria nº 642/ANAC, publicada no DOU em 2 de março de 2018, estabelece em seu anexo I que a frequência semanal a nível de planejamento de voos é determinada iniciando a semana com o número 1 (segunda-feira) e finalizando em 7 (domingo), enquanto a ANAC, no auto de infração em comento, adotou como semana a iniciada no domingo e terminada no sábado;

III - À época da autuação, o controle das aeronaves da família Embraer 190 era extremamente difícil, conforme a própria ANAC admitiu, uma vez que possuíam diversas versões, sendo que uma única delas era categorizada como 4C;

2.9. Pelo exposto, requer que seja dado provimento ao presente recurso, determinando-se o arquivamento do auto de infração.

É o relato.

VOTO

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade.

3. PRELIMINARES

3.1. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, a saber:

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

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

3.2. Quanto a argumentação apresentada pela interessada pela aplicação do efeito suspensivo do referido recurso pelo risco de inscrição da dívida glosada e que colocaria riscos as atividades da companhia, deve-se assinalar que o débito de que se trata tal avença ainda não está inscrito em Dívida Ativa, e nem o será, antes de julgado o presente recurso e transcorrido o prazo de 75 (setenta e cinco) dias da notificação desta Decisão de Segunda Instância julgadora, caso, decida pela aplicabilidade da sanção.

3.3. Em outras palavras, só ocorrerá inscrição do débito em Dívida Ativa, após encerrada esta fase processual. Assim, não está caracterizada a hipótese de iminente prejuízo ao interessado, que justifique recebê-lo no efeito suspensivo.

3.4. **Da Regularidade processual** - Considerando os prazos descritos no quadro que inicia a presente análise, acuso regularidade processual no presente feito, visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

4. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto no Art. 289, inciso I, da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, por infringir o item 139.601 (a) (I) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 139 c/c Anexo da Portaria nº 908/SIA de 13/04/2016, abaixo transcritos:

Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - Lei 7.565/86

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

I – multa;(…)

Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 139 - Emenda 05

161.61 Disposições finais e transitórias (...)

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.

Anexo à Portaria nº 908, de 13 de abril de 2016 – Aeronaves críticas e respectivas frequências semanais de operação para os aeródromos civis públicos brasileiros

4.2. Ademais, a Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época da infração, no item 9 da Tabela I (Certificação Operacional de Aeroportos – Operador de Aeródromo) do seu Anexo III, previa a aplicação de sanção de multa nos valores mínimo, intermediário e máximo para a conduta descrita como:

9. Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores. 20.000 35.000 50.000

4.3. Neste sentido, o Auto de Infração nº 008324/2019 (2964503), sustentado pelo Relatório de Ocorrência nº 008612/2019 (2964514), revela que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), na condição de operador de aeródromo de classe III, 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 Palmas – Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ).

4.4. **Das razões recursais** - No mérito, a interessada reitera a argumentação já devidamente afastada pela autoridade competente. Assim, com fulcro no §1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, endosso os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

4.5. Quanto aos aspectos destacados em recurso, destaca-se que não há qualquer falta de clareza e indefinição do disposto no normativo quanto a frequência semanais de voos, sendo que para consideração e quantificação de qualquer voo nos normativos dispostos na legislação complementar, apenas considera-se os voos realizados, sendo a categoria de "voos planejados" tão somente um controle interno da empresa.

4.6. Quanto a citada Portaria nº 642/SAS, deve-se destacar que ela foi publicada em 23 de fevereiro de 2018 e o Anexo I apenas estabelece os números correspondentes a cada dia da semana para fins de registro (segunda: 1, terça: 2, quarta: 3, e sucessivamente). Para compreensão e contagem da frequência de voos no período compreendido em uma semana, deve-se considerar o intervalo entre domingo a sábado, uma vez que de acordo com a NBR 5892 da Associação Brasileira de Normas Técnicas, o primeiro dia da semana inicia-se domingo.

4.7. Falhou portanto a interessada em trazer qualquer comprovação de que não incidiu em conduta infracional respeitando o limite de frequências semanais da aeronave imposto pela Portaria nº 908/SIA para o Aeroporto de Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ).

4.8. **Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída ao interessado, restando esta configurada nos termos aferidos pela Fiscalização.**

4.9. Destaca-se que 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.

5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. Embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 08 de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

5.2. Assim, conforme Tabela de Infrações do Anexo III, item 9, Tabela I (Certificação Operacional de Aeroportos – Operador de Aeródromo) da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos, pode-se observar que a interpretação da referida infração, se dá da seguinte forma:

- R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) - valor de multa mínimo referente à infração;
- R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) - valor de multa médio referente à infração;
- R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) - valor de multa máximo referente à infração.

5.3. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 em vigor à época dos fatos, determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

5.4. **ATENUANTES** - Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que 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, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a incidência da referida atenuante.

5.5. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II. Assim, a regularização e aplicação do disposto na norma pelo regulado, não pode servir como aplicação da referida atenuante, devendo a hipótese ser afastada.

5.6. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado a partir da data da infração ora analisada. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC desta Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que **há** penalidades aplicadas em

definitivo à Autuada antes da Decisão de Primeira Instância Administrativa, a exemplo daquela consubstanciada no crédito registrado no Sistema sob o número 666194187, não podendo ser aplicada a referida circunstância atenuante.

5.7. **AGRAVANTES** - Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.8. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que cabe a manutenção em seu patamar médio, R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), dada a ausência de atenuantes e agravantes.**

6. CONCLUSÃO

6.1. Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais).**

6.2. É o voto.



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 24/01/2022, às 19:01, 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 **6526757** e o código CRC **4445EF1C**.

SEI nº 6526757



VOTO

PROCESSO: 00065.022175/2019-31

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:

- Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 6526757, por **CONHECER e NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa, em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, relativo ao ato infracional descrito no Auto de Infração nº 008324/2019, 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, infração capitulada no Art. 289, inciso I da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 139.601(a)(1) do RBAC 139 c/c anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016, c/c item 9, Tabela I - Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo do Anexo III à Resolução ANAC nº 25/2008.

Eduardo Viana

SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 25/01/2022, às 12:51, 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 **6735975** e o código CRC **96E39864**.

SEI nº 6735975



VOTO

PROCESSO: 00065.022175/2019-31

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 6526757, por **CONHECER e NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa, em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, relativo ao ato infracional descrito no Auto de Infração nº 008324/2019, 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, infração capitulada no Art. 289, inciso I da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 139.601(a)(1) do RBAC 139 c/c anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016, c/c item 9, Tabela I - Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo do Anexo III à Resolução ANAC nº 25/2008.

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 15:08, 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 **6737127** e o código CRC **CB1C28DC**.

SEI nº 6737127



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

527ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.022175/2019-31

Interessado: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO

Auto de Infração: 008324/2019

Crédito de multa: 672641210

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
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017- **Relator**
- Eduardo Viana Barbosa - SIAPE 1624783 - Portaria Nomeação nº nº 1381/DIRP/2016 - 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, **MANTENDO-SE** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa, em desfavor da **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, relativo ao ato infracional descrito no Auto de Infração nº 008324/2019, 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, infração capitulada no Art. 289, inciso I da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 139.601(a)(1) do RBAC 139 c/c anexo à Portaria nº 908/SIA, de 13/04/2016, c/c item 9, Tabela I - Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo do Anexo III à Resolução ANAC nº 25/2008.

Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista**



Administrativo, em 25/01/2022, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/01/2022, às 19:18, 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 **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 26/01/2022, às 09:43, 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 **6738234** e o código CRC **5AD94523**.
