



**PARECER Nº** 271/2018/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00058.091944/2012-64  
**INTERESSADO:** INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Tabela 1 - Marcos Processuais**

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Data da lavratura	Data de notificação do Auto de Infração	Data de protocolo da Defesa	Data da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso
00058.091944/2012-64	06684/2012	650113153	16/10/2012	13/11/2012	10/12/2012	08/01/2013	29/07/2015	28/09/2015

**AI:** 06684/2012 **Data da Lavratura:** 13/11/2012

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 650113153

**Infração:** *Não possuir os recursos mínimos operacionais dos canais de inspeção referentes ao quantitativo de recursos humanos capacitados e equipamentos de segurança, bem como aos procedimentos de manutenção e calibração de equipamentos*

**Enquadramento:** inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1(c) c/c item 1.1 do Anexo 1, ambos da IAC 107-1004A RES

**Data da infração:** 16/10/2012 **Hora:** 14:00 h **Local:** Aeroporto de Congonhas - SBSP

**Proponente:** Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

1. **RELATÓRIO**

2. Trata-se de recurso interposto por INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 650113153.

3. O Auto de Infração nº 06684/2012 capitula a conduta do Interessado no inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1 da IAC 107-1004A RES, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 16/10/2012 Hora: 14:00 h Local: Aeroporto de Congonhas - SBSP

Descrição da ementa: Não possuir os recursos mínimos operacionais dos canais de inspeção referentes ao quantitativo de recursos humanos capacitados e equipamentos de segurança, bem como aos procedimentos de manutenção e calibração de equipamentos

Descrição da infração: No dia 26/10/2012 por volta das 14h00min, por ocasião da realização de Auditoria AVSEC no Aeroporto de Congonhas (SBSP), foi constatado pela equipe de Inspectores que havia apenas um APAC desempenhando a função de Supervisor responsável por três canais de inspeção em operação simultânea no acesso à sala de embarque remoto do aeroporto (piso inferior), contrariando o disposto no Inciso XIV do Art. 8º do PNAVSEC, c/c o item 3.2.1 (c) da IAC 107-1004A Res. de 2005

4. **RELATÓRIO DE AUDITORIA AVSEC**

5. Consta nos autos cópia do Relatório de Auditoria AVSEC nº 003/GFSI/GTSG, realizada no Aeroporto de Congonhas, no período de 15 a 18/10/2012, que apresenta no item 5.7.1 a irregularidade objeto do presente processo: *"Havia apenas um supervisor responsável por três canais de inspeção em operação simultânea, no acesso à sala de embarque remoto do aeroporto (piso inferior)"*, para a qual consta o seguinte enquadramento disposto no item 5.7.2: inciso XIV do Art. 8º do PNAVSEC, c/c o item 3.2.1(c) da IAC 107-1004A RES de 2005.

6. **DEFESA DO INTERESSADO**

7. A empresa foi devidamente notificada acerca do auto de infração em 10/12/2012, conforme se verifica do Aviso de Recebimento (AR) constante à fl. 08, tendo apresentado peça de Defesa (fl. 11) em 08/01/2013.

8. No documento a autuada afirma que o Aeroporto de Congonhas dispõe de 10 módulos de inspeção operacionais, supervisionados por 5 APAC que desempenham a função de Supervisor, ou seja, para cada 2 módulos de inspeção existiria 1 supervisor.

9. Dispõe que na situação reportada no Auto de Infração, "o Supervisor em questão foi solicitado a comparecer no módulo de inspeção do Portão "C", módulo que também é de sua responsabilidade, fato este que momentaneamente pode ter causado a impressão de haver apenas 01 (um) Supervisor para 03 módulos de inspeção na sala de embarque".

10. Afirma ainda que, a fim de dirimir qualquer dúvida quanto ao cumprimento das normas em vigor, adotou-se o seguinte procedimento após a reunião final da Auditoria: quando houver necessidade de deslocamento do supervisor até o módulo de inspeção no Portão "C", caso não haja possibilidade de substituição, será desativado um módulo da sala de embarque remota.

11. Por fim, pelo exposto, solicita a possibilidade de se acatar a defesa, uma vez que entendem que o aeroporto não possui falta de efetivo para execução das atividades de Supervisão de módulos dos canais de inspeção, bem como que a situação reportada no auto de infração foi imediatamente tratada.

## 12. **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

13. O setor competente, em decisão motivada (fls. 16/19), proferida em 29/07/2015, confirmou a existência de ato infracional, por não cumprimento da determinação prevista no inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1(c) da IAC 107-1004A RES, e após apontar a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, aplicou multa no valor de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais), a média da tabela de infrações constante no item 10 da Tabela III (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL – Administração Aeroportuária) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

## 14. **RECURSO DO INTERESSADO**

15. A recorrente foi devidamente notificada da decisão de primeira instância através da notificação de decisão à fl. 21 em 17/09/2015, conforme demonstra o Aviso de Recebimento à fl. 23, protocolando seu tempestivo recurso em 28/09/2015 (fl. 24).

16. Em suas razões a autuada afirma que conforme demonstrou em sua defesa, a não-conformidade é apenas aparente, uma vez que o supervisor do terceiro canal não estava naquele local naquele momento, pois estava presente em um quarto canal de inspeção, também de sua responsabilidade. Entende que não há no normativo da ANAC, seja no PNAVSEC, seja na IAC 107-1004A, a exigência de contiguidade dos 2 canais de inspeção de responsabilidade de um único supervisor. Reforça que a impossibilidade de supervisão de 2 canais não contíguos é requisito normativo inexistente, derivando apenas de uma interpretação subjetiva da Agência.

17. Ainda no documento a recorrente cita trecho da decisão de primeira instância que dispõe que "a ausência - ainda que momentânea - do segundo supervisor no local implica na ausência de supervisão para um dos canais, situação que a norma não autoriza", para dispor que a norma não autoriza e também não proíbe, afirmando tratar-se de mais um caso em que a norma é obscura, deixando o regulado na mais completa insegurança jurídica. Entende que a não-conformidade decorre diretamente de interpretação subjetiva da norma, que não descreve as atividades de supervisão, nem estabelece a forma pela qual um supervisor pode ser responsável por mais de um canal de inspeção. Contesta o teor da decisão, por entender que a norma não especifica como os dois canais de inspeção devem estar situados para serem inspecionados pelo mesmo supervisor: lado a lado, não visão de um local a outro, distância mínima entre um canal e outro, aduzindo que por critério matemático a recorrente atenderia à norma, com um supervisor para cada dois canais.

18. Dispõe ainda que inexistente uma relação de atribuições do supervisor que permita extrair quais são as suas atividades, de modo a se concluir que exista uma distância máxima entre os canais que impeça que as atividades sejam convenientemente desempenhadas, concluindo que a "única atribuição normativa que se pode presumir ser própria desta atividade é, aquela prevista no artigo 32, II da Resolução nº 63, de 26 de novembro de 2008, in verbis: "II- monitorar a inspeção e a revista de passageiros e bagagens de acordo com os padrões previstos;". Novamente, não se pode extrair desta atividade a proibição que consta no Auto de Infração. Ainda que os canais estejam lado a lado, é impossível que ao mesmo tempo o supervisor acompanhe dois procedimentos simultâneos".

19. Destaca ainda a existência de monitoramento remoto e existência de rádios comunicadores com os prepostos desta Empresa, o que possibilita o desempenho adequado das atividades de supervisão pelo agente narrado no Auto de Infração.

20. Por fim, requer a anulação do Auto de Infração, por atipicidade da conduta, uma vez que a norma apenas prevê um critério matemático para o número de Supervisores por canal de inspeção, critério esse que seria observado pela empresa.

21. Tempestividade do recurso certificada em 11/03/2016 (fl. 25).

## 22. **OUTROS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS**

23. Consta Termo de Juntada do Aviso de Recebimento referente ao Auto de Infração nº 06684/2012. – fl. 09.

24. Consta Ficha de Acompanhamento do processo, passando da GFIS à GTSG para conhecimento, e da GTSG à servidora Eliane Nakamura para anexação do processo e encaminhamento à GFIS. – fl. 10

25. Consta Termo de juntada de documentos da defesa prévia referente ao Auto de Infração nº 06684/2012. – fls. 12.
26. Consta Despacho nº 9/2013/GFSI/SIA/ANAC, de 22/01/2013, encaminhando o processo à GFIS/SIA. – fl. 13.
27. Consta cópia da Defesa - fl. 14.
28. Consta termo que certifica a existência de manifestação intempestiva juntada aos autos, bem como o encerramento da fase instrutória e início da fase de análise e decisão – fl. 15.
29. Consta extrato de lançamentos do Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC com os dados da multa originada do presente processo (fl. 20).
30. Consta Despacho de encaminhamento do processo da AIM/SIA para a antiga Junta Recursal (fl. 22).
31. Consta Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 17/11/2017 (SEI nº 1261237)
32. Consta nos autos Despacho para relatoria, documento assinado eletronicamente em 19/12/2017 (SEI nº 1360078).
33. É o relatório.

34. **PRELIMINARES**

35. ***Da Regularidade Processual***

36. O interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 10/12/2012 (fl. 08), tendo apresentado sua Defesa em 08/01/2013 (fl. 11). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 17/09/2015 (fl. 23), apresentando o seu tempestivo Recurso em 28/09/2015 (fl. 24), conforme Despachos de fl. 25.
37. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

38. **MÉRITO**

39. ***Quanto à fundamentação da matéria - Não possuir os recursos mínimos operacionais dos canais de inspeção referentes ao quantitativo de recursos humanos capacitados e equipamentos de segurança, bem como aos procedimentos de manutenção e calibração de equipamentos***
40. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1(c) da IAC 107-1004A RES.
41. O art. 289 do CBA define as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar, *in verbis*:

CBA

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

I - multa;

(...)

42. O inciso XIV do art. 8º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC dispõe, *in verbis*:

Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC (...)

Seção II

Da Administração Aeroportuária

Art. 8º Constituem responsabilidades da administração aeroportuária:

(...)

XIV - prover recursos humanos treinados na atividade de proteção da aviação civil, de acordo com atos normativos da ANAC, para a realização de inspeções de segurança nos passageiros e suas bagagens de mão, bem como nas pessoas que necessitem ingressar nas ARS;

(...)

43. Adicionalmente, a IAC 107-1004A RES, que dispõe sobre o Controle de Acesso às Áreas Restritas de Aeródromos Cíveis Brasileiros com Operação de Serviços de Transporte Aéreo, estabelece o seguinte em seu item 3.2.1(c), *in verbis*:

IAC 107-1004A RES (...)

3 DISPOSIÇÕES GERAIS (...)

3.2 RESPONSABILIDADE

3.2.1 ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

A administração aeroportuária responde pelas medidas preventivas de segurança, nos controles

de acesso para o lado ar, a partir de suas instalações, coordenando e supervisionando os controles de segurança de responsabilidade de terceiros, devendo:

(...)

c) **planejar e prover os meios necessários para o sistema de controle de acesso aeroportuário, com equipamento de segurança apropriado e recursos humanos qualificados;**

(...)

44. Verifica-se a aplicabilidade do enquadramento utilizado para o caso em tela, no entanto observa-se que o Auto de Infração omite referência precisa para a norma complementar infringida, a fim de dispor porque se configuraria uma infração o fato, constatado pela fiscalização desta Agência, de haver somente um APAC desempenhando a função de Supervisor responsável por três canais de inspeção em operação simultânea no acesso à sala de embarque remoto do aeroporto. A previsão consta no item 1.1 do Anexo 1 da IAC 107-1004A RES, aplicável ao Aeroporto em questão, que define os mínimos operacionais que deve conter um módulo padrão, *in verbis*:

ANEXO 1 - MÓDULO PARA OPERAÇÃO DOS CANAIS DE CONTROLE DE ACESSO

1 AEROPORTOS INTERNACIONAIS COM OPERAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNACIONAL, UTILIZANDO AERONAVES COM CAPACIDADE ACIMA DE 60 (SESSENTA) ASSENTOS.

1.1 Nestes aeroportos os seguintes sistemas de controle de acesso são obrigatórios, como mínimos operacionais na segurança aeroportuária:

a) **Nos procedimentos específicos de inspeção de passageiros, tripulantes e bagagem de mão:**

-Módulo Padrão, mínimo operacional:

-01 (um) detector de traços de explosivo (a partir de 01 de janeiro de 2006);

-01 (um) aparelho de raios-X;

-01 (um) pórtico de detecção de metais;

-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);

-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;

-04 (quatro) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;

**-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;**

-01 (um) câmera de TV vigilância;

-01 (um) alarme audiovisual; e

-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador.

b) **Nos procedimentos específicos de inspeção e verificação de credenciais de tripulantes, pessoal de serviço e outras pessoas:**

-Módulo Padrão, mínimo operacional:

-01 (um) detector de traços de explosivo (a partir de 01 de janeiro de 2006);

-01 (um) aparelho de raios-X;

-01 (um) pórtico detector de metais;

-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);

-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;

-03 (três) agentes de proteção da aviação civil por turno de 06 horas;

**-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por cada turno de 06 horas;**

-01 (um) câmera de TV vigilância;

-01 (um) alarme audiovisual; e

-01 (um) conjunto de telefone e rádio comunicador.

(..)

45. Apesar do enquadramento utilizado no Auto de Infração não apontar para o item 1.1 do Anexo 1 da IAC 107-1004A RES, a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível. Registre-se ainda que existe congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração (fl. 01) e a decisão de primeira instância administrativa (fls. 16/19).

46. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no Auto de Infração nº 06684/2012 suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no inciso I do § 1º e no § 2º do art. 7º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, que dispõe "*in verbis*":

IN ANAC nº 08/2008

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

**I – omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;**

II – inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III – erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado;

IV – descrição diferente da matrícula da aeronave;

V – erro na digitação do endereço do autuado;

VI – erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

**§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado.**

§ 3º Verificada a existência de vício insanável deverá ser declarada a nulidade do auto de infração e emitido novo auto.

§ 4º No prazo da manifestação do § 2º, o interessado poderá requerer o benefício do art. 61, § 1º, desta Instrução Normativa, desde que o processo não esteja em fase recursal.

(grifo meu)

47. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a modificação do

enquadramento da conduta do autuado apontando para o inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1(c) c/c item 1.1 do Anexo 1, ambos da IAC 107-1004A RES.

48. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder prazo de 5 dias para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §2º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008.

49. Desta forma, deixo de analisar o mérito para sugerir a proposta de decisão.

50. **CONCLUSÃO**

51. Pelo exposto, sugiro a CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO, modificando o enquadramento para o inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1(c) c/c item 1.1 do Anexo 1, ambos da IAC 107-1004A RES, com base no inciso I do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 5 (cinco) dias, formular suas alegações, com fundamento no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008.

52. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

53. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**HENRIQUE HIEBERT**

**SIAPE 1586959**



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/02/2018, às 17:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1510360** e o código CRC **60586BBB**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 311/2018**

PROCESSO Nº 00058.091944/2012-64

INTERESSADO: INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA

Brasília, 07 de fevereiro de 2018.

1. Trata-se de recurso interposto por INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA em face da decisão de 1ª Instância proferida pela Superintendência de Infra-estrutura Aeroportuária em 29/07/2015, que aplicou pena de multa no valor médio de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais), pela prática da infração descrita no AI nº 06684/2012 com fundamento no inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1(c) da IAC 107-1004A RES, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 650113153.

2. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1510360). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

3. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nºs 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017 e com lastro no art. 17-B, inciso II, da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **PELA CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO** para complementar o enquadramento legal da infração para o disposto no **inciso I do art. 289 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c inciso XIV do art. 8º Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, c/c item 3.2.1(c) c/c item 1.1 do Anexo 1, ambos da IAC 107-1004A RES**, com base no inciso I do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 5 (cinco) dias, formular suas alegações, com fundamento no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008.

4. À Secretaria.

5. Notifique-se.

**Vera Lúcia Rodrigues Espindula**

SIAPE 2104750

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 09/02/2018, às 11:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1511611** e o código CRC **098A2D85**.