



VOTO

PROCESSO: 00058.031279/2012-50

INTERESSADO: TAM LINHAS AEREAS S/A

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Crédito de Multa (nº SIGEC): 642.455/14-4

Infração: Deixar de efetuar a conciliação, no portão de embarque, do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque, não assegurando, assim, que somente passageiros atendidos para o voo sejam nele embarcados, conforme determina o Art. 6º da Resolução 130 de 08 de dezembro de 2009.

Enquadramento: Artigo 302, Inciso III, Alínea “u”, do CBA, combinado com o Art. 6º da Resolução 130 de 08 de dezembro de 2009..

Local: Aeroporto de Fortaleza. **Voo:** TAM JJ 3391 **Data:** 30/03/2012 **Hora:** 19h e 27min.

Relator(a): Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016)

1. INTRODUÇÃO

1.1. Durante missão de fiscalização realizada no aeroporto de Fortaleza, na data de 30 de Março de 2012, foi verificado que, durante o procedimento de embarque do voo TAM JJ 3391, com destino a Guarulhos e decolagem às 19:27, os funcionários responsáveis pelo procedimento deixaram de efetuar a conciliação dos documentos de identificação com os dados constantes nos cartões de embarque, não assegurando, assim, que somente os passageiros atendidos para o voo em questão fossem nele embarcados.

2. PROCESSO - 00058.074671/2012-93.

- **Data do Fato:** 20/06/2012
- **Auto de Infração [AI]** nº A.I. nº 000587/2012, de 05/04/2012, (fl.01);
- **Aviso de Recebimento [AR]:** recebido em 05/05/2012 (fl.03);
- **Defesa Prévia [DP],** protocolada em 22/05/2012 (fls. 06 à 12);
- **Decisão de Primeira Instância:** prolatada em 19/12/2013 (fls. 34 à 36);
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância:** em 03/07/2014, (fl. 38).
- **Recurso Administrativo [RC],** protocolado em 11/07/2014 (fls. 43 à 47);

3. HISTÓRICO:

3.1. Verificou-se durante a fiscalização operação de fiscalização que, no ato do embarque do voo 6007, com destino a São Paulo, SBBP, pelo portão 07, a Companhia deixou de assegurar que somente passageiros atendidos para o voo fossem embarcados, por meio de conciliação de documentos com os dados constantes do cartão de embarque.

3.2. Desta forma, a Companhia descumpriu o disposto no Art. 6º da Resolução 130, de 08 de dezembro de 2009.

4. DEFESA PRÉVIA (DP) DO INTERESSADO -

4.1. Em sua Defesa a Interessada alegou que o artigo 299 do CBAer, em que foi enquadrada a infração, não caracteriza a necessária infração nem individualiza a respectiva sanção, tanto que, enumera três tipos de sanções passíveis de aplicação (multa, suspensão ou cassação) aos casos gerais que enumera em seus incisos, sem, todavia, tipificar, material e formalmente qualquer infração ou sequer individualizar a correspondente sanção, reservando às hipóteses de aplicação de multa as infrações tipificadas no seu art. 302 e que o enquadramento da autuada no art. 299, II, do CBA não lhe permite saber, com antecedência prévia, qual das sanções está lhe sendo aplicada (multa ou cassação) e, muito menos, qual infração está colimada, uma vez que as fórmulas abertas e genéricas empregadas no artigo 299 são incompatíveis com o princípio da tipicidade, enquanto corolário do princípio da ilegalidade

4.2. Ademais, presume que a norma abstrata do artigo 6º da Resolução nº 130/2009, adotada pelo Auto como violada, não indica que o seu descumprimento consubstancia infração à segurança do transporte aéreo, ou seja, a norma que contém a conduta impositiva está desprovida de tipicidade, sendo insuscetível de vinculação ao princípio da legalidade lato sensu e que para a aplicação da sanção o resultado delituoso há de ser analisado segundo a antijuridicidade material, vale dizer, o impacto causado pela conduta (omissão de conciliação de bilhetes e lista de embarque) no bem jurídico protegido (segurança do transporte aéreo), além de que o Auto de Infração não se faz acompanhar da imprescindível documentação comprobatória da prática de infração, a teor do que exige o art. 12 da IN nº 08, de 06 de junho de 2008.

5. DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (DC1) -

5.1. O setor competente, em decisão motivada, afirma que a Portaria 676/GC-5, de 13/11/2000, indica, em seu art. 15, que é obrigação do transportador a perfeita identificação dos passageiros, nos moldes da normatização complementar.

Art. 15. É obrigação do transportador a identificação do passageiro que se apresenta para o embarque, não cabendo ao passageiro responsabilidade se outra pessoa usar indevidamente o bilhete extraviado.

5.2. A seu turno, a normatização complementar, por meio da Resolução ANAC nº 130 de 08 de dezembro de 2009, que aprova os procedimentos de identificação do passageiro, para o embarque nos aeroportos brasileiros, dispõe o seguinte:

Art. 6º O operador de aeronaves deve assegurar que somente passageiros atendidos para o voo sejam embarcados, por meio da conciliação, no portão de embarque, do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque.

5.3. Verifica-se, que a norma complementar estabelece procedimento que deve ser observado por ocasião do embarque do passageiro, e que a responsabilidade por fazer cumprir este procedimento é da empresa aérea. Na situação descrita nos autos, a empresa deveria ter efetuado a conciliação do documento de identificação do passageiro com os dados constantes no cartão de embarque, o que, como constatado (fis. 2), não fez.

5.4. O setor competente, em decisão motivada, afastou as razões da defesa prévia e confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no artigo 299 do CBAer, combinado com o Art. 6º, da Resolução ANAC nº 130, de 2009 por *deixar de efetuar a conciliação do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque, não assegurando que somente passageiros atendidos para o voo fossem embarcados.*

A referida decisão de primeira instância, aplicou multa valor de R\$ 8.000,00

6. DO RECURSO

- Em sede de recurso a autuada alegou em síntese:

- I - Nulidade do Auto de Infração pela falta de prova da alegada infração;
- II - Impossibilidade de produção de prova negativa;
- III - Vício de enquadramento legal;
- IV - antijuridicidade material;

7. VOTO

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, nos termos da certidão anexada aos autos, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25, de 2008).

8. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

9. FUNDAMENTAÇÃO DA MATÉRIA

10. DEIXAR DE CONCILIAR DOCUMENTOS, NO PORTÃO DE EMBARQUE

10.1. A equipe de fiscalização presente nos locais e datas relacionadas no **Quadro 1 – Relação de processos** constatou que durante o procedimento de embarque a companhia aérea TAM deixou de efetuar a conciliação do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque, não assegurando que somente passageiros atendidos para o voo fossem embarcados. Os Autos de Infração foram lavrados com fundamento no Inciso II, do Art. 299, da Lei nº 7.565, de 1986 – CBA c/c o Art. 6º, da Resolução ANAC nº 130, de 2009, e, posteriormente, em sessão de julgamento ocorrida em 24/10/2012, a ASJIN decidiu pela Convalidação dos referidos autos de Infração modificando o enquadramento art. 299, inciso VI, do CBAer para a alínea “u”, do inciso III, do art. 302, da mesma lei a saber:

CBAer

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

[...]

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

[...]

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

10.2. Já a Resolução ANAC nº 130, de 2009, que aprovou os procedimentos de identificação do passageiro, para o embarque nos aeroportos brasileiros, determinava em seu art. 6º, o seguinte:

Art. 6º O operador de aeronaves deve assegurar que somente passageiros atendidos para o voo sejam embarcados, por meio da conciliação, no portão de embarque, do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque.

10.3. De acordo com essa norma, o operador de aeronaves deve assegurar que somente passageiros atendidos para o voo sejam embarcados, por meio da conciliação, no portão de embarque, do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque.

11. QUESTÕES DE FATO

11.1. Conforme consta dos autos, a *equipe de fiscalização constatou que durante o procedimento de embarque a companhia aérea TAM deixou de efetuar a conciliação do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque, não assegurando que somente passageiros atendidos para o voo fossem embarcados.*

11.2. A equipe de fiscalização constatou que, embora o despachante da empresa anunciasse pelo sistema de som que os passageiros mantivessem seus documentos de identificação com foto em mãos para conferência, conforme disposto na Resolução nº 130 da ANAC, o referido despachante responsável por conferir e recolher o cartão de embarque não efetuava a conciliação entre o documento de identificação do passageiro e o cartão de embarque.

11.3. Verifica-se que conforme apurado pela Fiscalização desta Agência Reguladora e Fiscalizadora, a empresa descumpriu a legislação, ao não efetuar a conciliação do documento de identidade dos passageiros com os dados do cartão de embarque desses passageiros, deixando de assegurar que somente aqueles com reserva confirmada para este voo, viajassem, não procedendo a

correta identificação deles, comprometendo a segurança aeroportuária.

12. REGULARIDADE PROCESSUAL

12.1. 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.

13. DA ALEGAÇÃO DE NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO E DO RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

13.1. Em seu recurso, a interessada argumenta, inicialmente, que o processo não foi instruído com os documentos necessários à comprovação de qualquer conduta ilícita por parte da autuada e que essa ausência de provas nos Autos de Infração e nos Relatórios de Fiscalização os tornam nulos de pleno direito.

13.2. Para fundamentar o argumento da nulidade do Relatório de Fiscalização - RF, a empresa aponta o Parágrafo Único, do Art. 8º, da Instrução Normativa ANAC nº 08, de 2008, onde consta que o RF, ***sempre que possível*** (grifo meu), deverá ser instruído com documentos necessários à comprovação da prática de infração, juntando-se: planos de voo, fotografias [...], e quaisquer outros documentos que considerar pertinentes.

13.3. No que concerne a alegação de que os Autos de Infração não se fizeram acompanhar da imprescindível documentação comprobatória da prática de infração, a teor do que preceitua o art. 12 da Instrução Normativa ANAC nº 08, de 2008, é de se apontar que a referida IN, que trata do processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de sanções no âmbito desta Agência Reguladora, dispõe que o **Processo Administrativo** para a apuração de infrações aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e aplicação de sanção é **originado** pela lavratura do Auto de Infração decorrente de constatação imediata de irregularidade ou do Relatório de Fiscalização (inciso I e II, do Art. 3º, da IN ANAC nº 08, de 2008).

13.4. Nesse mesmo sentido aponta a Resolução ANAC nº 25, de 2008 ao estabelecer, em seu art. 5º e 10º, que o AI será lavrado quando for constatada pelo agente da autoridade da aviação civil a existência de indícios de prática de infração à Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil e, nesse momento, é instaurado o processo administrativo.

13.5. Vê-se, pois, que no âmbito desta Agência Reguladora, o processo administrativo tem início com a lavratura do Auto de Infração, cujos requisitos de validade estão previstos no art. 8º, sendo que eventuais vícios formais do AI são passíveis de convalidação.

13.6. Desta forma, conforme se depreende dos normativos supra, o Relatório de Fiscalização é uma peça complementar do Auto de Infração, de modo a facultar à fiscalização, caso assim entenda, melhor detalhar os fatos que ensejaram a lavratura do AI, mas não indispensável ou essencial a este, e tanto é assim, que eventual ausência do Relatório de Fiscalização não invalida quaisquer processos administrativos sancionatórios.

13.7. Importa ressaltar, ainda, que o ato administrativo possui em seu favor presunção de legitimidade e certeza e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Essa presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e por serem dotados da chamada presunção de veracidade. “Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*) que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova”. (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

13.8. Assim, diante do exposto, não merece acolhimento as alegações da recorrente de que são nulos os Autos de Infração e os Relatórios de Fiscalização objeto destes processos.

14. DA FALTA DE PROVA DA ALEGADA INFRAÇÃO, DA PRODUÇÃO DE PROVA NEGATIVA E DO ÔNUS PROBANDI

14.1. A interessada alega que “a autuação, por não estar baseada em nenhuma espécie de

prova em direito admitida, engendra situação iníqua e não tolerada pelo direito, qual seja a produção de prova negativa.”.

14.2. Segue argumentando que *“o ônus da prova, no processo administrativo sancionatório, é regulado pelos princípios fundamentais da teoria da prova, expresso, aliás, pelo Código de Processo Civil, cujas normas também são aplicáveis ao processo administrativo sancionatório.”*

14.3. Por fim, conclui seus argumentos acerca da ausência de provas e da produção de prova negativa nos seguintes termos: *“diante da ausência, no caso, de conduta omissiva, que não pode a impugnante ser obrigada a fazer prova negativa da omissão, ante a impraticabilidade de realizar prova de impossível concretização (prova negativa), cabendo-lhe, tão-somente, arguir que a ocorrência do fato não está comprovada nos autos, visto que o ônus do administrado não é o de produzir prova negativa ou prova impossível, mas sim o de demonstrar que a imputação padece de vícios, dentro dos quais se pode encontrar o da Administração não ter realizado prova da ocorrência do fato, não cabendo à autuada provar a inoocorrência do mesmo, mas sim à Administração, sobretudo diante do caso concreto, onde dispunha de todos os meios e condições técnicas, operacionais e econômicas para demonstrar os fatos, ou seja, de produzir prova.”*

14.4. Da alegação de produção de prova negativa: prova negativa, também chamada prova diabólica, diz respeito à extrema dificuldade ou impossibilidade de se provar fato negativo, ou seja, nenhum meio de prova possível é capaz de permitir tal demonstração. Ocorre nos casos em que se tem que provar algo que não aconteceu. Baseia-se nos ensinamentos do direito canônico de que somente o diabo poderia provar um fato negativo.

14.5. Por fundamento, cabe citar o Novo Código de Processo Civil, que acrescentou nova regra, a qual trata que a distribuição do ônus deixa de ser estática, na medida em que o §1º do artigo 373, abre a possibilidade de aplicação da Teoria da Distribuição Dinâmica do Ônus da Prova. Esta, por sua vez, ensina que o ônus da prova é distribuído para quem puder suportá-lo. Desde que de forma justificada, cabe ao Juiz redistribuir o ônus da prova entre os integrantes da relação processual, caso entenda excessiva dificuldade para determinada parte, que possua o encargo de produzir a prova e de outro lado verifique maior facilidade da parte adversa em fazê-la.

14.6. A esse respeito, temos que no Direito Administrativo a teoria da prova negativa, por ora, em pouco ou nada afeta. Isso porque o CPC deve ser aplicado apenas de forma subsidiária à Lei nº 9.784, de 1999 e apenas nos casos em que esta for silente. Assim, no caso específico da produção de provas, estando a Administração adstrita ao princípio da legalidade e obrigada a aplicar o art. 36, aliando-se isto com o conceito de presunção de veracidade dos atos administrativos decorrente do art. 19 da Constituição Federal, reputa-se ainda como válida a inversão do *onus probandi* nestes casos, conforme bem assentado na doutrina administrativa.

14.7. Ainda assim, o interessado-regulado não resta desguarnecido e não há que se falar em nulidade do processo ou cerceamento do direito de defesa. Como sabido, a presunção é relativa e pode ser desconstituída mediante demonstração cabal nos autos do processo específico de que a aferição do poder público não condiz com a realidade; A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade. *“Trata-se de presunção relativa (juris tantum) que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova”.* (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

14.8. Portanto, com respaldo na doutrina administrativa, princípios da legalidade de supedâneo constitucional e vinculação ao art. 36 da Lei de Processo Administrativo, conclui-se que opera ainda a inversão do ônus da prova nos casos revestidos de presunção de legalidade decorrentes do poder de polícia da ANAC. Incontestável, pela sistemática do ordenamento administrativo, que se requer demonstração para desconstituição da presunção, não havendo que se falar em nulidade por impossibilidade de produção de prova negativa.

15. DA ANTIJURIDICIDADE MATERIAL

15.1. Quanto à alegação de que *para a aplicação da sanção o resultado delituoso há de ser analisado segundo a antijuridicidade material, vale dizer, o impacto causado pela conduta (omissão de conciliação de bilhetes e lista de embarque) no bem jurídico protegido (segurança do transporte*

aéreo).”, observa-se, então, que a empresa, obrigatoriamente, deve solicitar o documento de identificação do passageiro, procedimento que segue regras internacionais visando aumentar a vigilância contra o embarque de passageiros distintos ao bilhete de passagem ou até mesmo, contra pretensão de atos ilícitos, sendo que esses procedimentos devem ser constantes e ininterruptos para garantir o mínimo de eficácia exigida para segurança aeroportuária.

15.2. Para atender as regras internacionais de segurança, dentre outras ações, foi instituído, por meio do Decreto nº 7.168, de 2010, o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), dispondo sobre os requisitos a serem aplicados pelos segmentos do Sistema de Aviação Civil, na proteção contra atos de interferência ilícita.

15.3. O PNAVSEC tem como objetivo disciplinar a aplicação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, a fim de proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita cometidos no solo ou em voo.

15.4. Nesse sentido, o Art. 67, do Decreto nº 7.168, de 2010, estabeleceu que o acesso de passageiros, tripulantes, pessoal de serviço, empregados de concessionários do aeroporto e das administrações aeroportuárias e de servidores públicos às Áreas Restritas de Segurança - ARS somente será permitido após identificação e inspeção de segurança, conforme atos normativos da ANAC.

15.5. No tocante ao embarque de passageiros, a ANAC editou a Resolução ANAC nº 130, de 2009, aprovando os procedimentos de identificação do passageiro, para o embarque nos aeroportos brasileiros, e determinou em seu art. 6º que o *operador de aeronaves deve assegurar que somente passageiros atendidos para o voo sejam embarcados, por meio da conciliação, no portão de embarque, do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque.*

16. VÍCIO DE ENQUADRAMENTO LEGAL - O ART. 299, DO CBA – NÃO INDIVIDUALIZAÇÃO DA SANÇÃO

16.1. A autuada alegou que a norma que descreve a infração (art. 299 do CBAer) tem caráter meramente estruturante de um sistema de “direito administrativo sancionador”, no sub-ramo de direito aeronáutico, que autoriza a aplicação de sanções distintas (multa, cassação ou suspensão) a grupos ou casos gerais de condutas passíveis de repressão, nas quais venham a incidir quaisquer dos agentes do setor.

16.2. Argumenta que o art. 299 do CBAer apenas enumera as modalidades ou tipos de sanções aplicáveis sem, todavia, tipificar materialmente ou formalmente qualquer infração, ou mesmo individualizar a sanção correspondente, reservando as hipóteses de aplicação de multa às infrações tipificadas no seu art. 302.

16.3. Por esses motivos, continua em sua argumentação, a simples menção pelo Auto de Infração, ao art. 299, inciso I, do CBA, implica em nulidade, porque não caracteriza a necessária infração nem tampouco individualiza a respectiva sanção, com o que restariam violados os princípios constitucionais da legalidade, da tipicidade, da reserva legal, da legalidade administrativa, do devido processo legal, da ampla defesa e da segurança jurídica (CF, arts. 5º, II, XXXIX, LIV e LV e 37, caput).

16.4. Defendeu que na aplicação da sanção não basta apenas assinalar uma aparente legalidade geral, uma vez que seria necessária à tipificação da infração e da sanção correspondente configurar a conduta expressa e claramente proibida, além de uma correta e adequada especificação do conteúdo da norma proibitiva dentro do esquema garantias dos direitos fundamentais.

16.4.0.1. nesse sentido, cabe frisar que a equipe de fiscalização constatou que durante o procedimento de embarque do Voo TAM JJ 3391, no Aeroporto de Fortaleza, dia 30/03/2012, às 19h e 27min, a Companhia deixou de assegurar que somente passageiros atendidos para o voo fossem embarcados, por meio de conciliação de documentos com os dados constantes do cartão de embarque. O Auto de Infração (fl. 1) foi lavrado com fundamento no Inciso **II, do Art. 299**, da Lei nº 7.565, de 1986 – CBA, que dispõe o seguinte:

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com

17. CONSIDERAÇÕES

17.1. No entanto, é preciso realizar algumas considerações quanto ao enquadramento do auto de infração. Diante da descrição apresentada no Auto da Infração, este Relator entende que o enquadramento mais adequado para o caso em tela é a Alínea "u". Inciso III, do Art. 302, do CBA, com a seguinte redação:

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

17.2. Combinado com c/c o Art. 6º, da Resolução ANAC nº 130, de 2009, que aprovou os procedimentos de identificação do passageiro, para o embarque nos aeroportos brasileiros, determinava em seu art. 6º, o seguinte:

Art. 6º O operador de aeronaves deve assegurar que somente passageiros atendidos para o voo sejam embarcados, por meio da conciliação, no portão de embarque, do documento de identificação com os dados constantes no cartão de embarque.

17.3.

17.4. Correção essa que culminaria em nova adequação ao valor da multa, conforme a Tabela de infrações anexa à Resolução 25, de 25 de abril de 2008, para o patamar adequado no valor de R\$ 7.000,00, por ser mais apropriada e específica para infração descrita à fl. 01 e das circunstâncias verificadas na adoção do valor das multas.

17.5. Diante do exposto, aponto que, no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no correspondente Auto de Infração suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no inciso I do § 1º e do § 2º do art. 7º da Instrução Normativa 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;

(...)

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

(...)

17.6. Assim, entendo que seja necessário a adoção do instrumento de convalidação, conforme o art. 64 da Lei nº 9.784, admite a possibilidade da reforma da situação do recorrente:

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

17.7. Diante do exposto, e ante a possibilidade de se minorar o valor da sanção aplicada no presente processo, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/99, entende-se também necessário que seja cientificado o Interessado, no prazo de 05 dias, para que venha a formular suas alegações antes da Decisão em Segunda Instância Administrativa. Ressalto que a convalidação para o dispositivo supra, é benéfica para a interessada, posto que a Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC n.º 25/2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 299, VI, do CBA, prevê multa no valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), que foi o valor arbitrado em primeira instância, sendo que o valor médio da multa prevista por infração ao art. 302, III, "u", é de R\$ 7.000,000

(sete mil reais).

17.8. Após a efetivação da medida, deve o expediente retornar a esse Relator, para a conclusão da análise e voto.

SEI nº 0813775



CERTIDÃO

Brasília, 29 de junho de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

450ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00058.031279/2012-50.

Interessado: TAM LINHAS AEREAS S/A

Crédito de Multa (nº SIGEC): 642.455/14-4.

AI/NI: A.I. nº 000587/2012.

Membros Julgadores ASJIN:

- Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta - SIAPE 1286366 - Portarias ANAC nº. 1.137/ASJIN/2013 e nº. 2.278/ASJIN/2016 - Relator e Presidente da Sessão Recursal
- Eduardo Viana Barbosa - SIAPE 1624783 - Portaria ANAC nº 1381/ASJIN/2016 - Relator
- Thais Toledo Alves - SIAPE nº 1579629 - Portaria nº 3.404/ASJIN/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:

- pela **CONVALIDAÇÃO** da Decisão de Primeira Instância, quanto ao devido enquadramento mais adequado para o caso em tela é a Alínea "u". Inciso III, do Art. 302, do CBA, Combinado com c/c o Art. 6º, da Resolução ANAC nº 130, de 2009;

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MINORANDO** valor arbitrado em primeira instância, sendo que o valor médio da multa prevista por infração ao art. 302, III, "u", é de **R\$ 7.000,000** (sete mil reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.

Encaminhe-se à Secretaria desta ASJIN para verificação quanto ao lançamento do crédito em referência e, conforme o caso, que se proceda aos devidos ajustes; e para as providências de praxe.