

VOTO
PROCESSO: 60800.058023/2011-81
INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S.A.
DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Auto de Infração (AI)	Créditos de Multa (nº SIGEC)	NUP	Valor da Multa (1ª Instância)
1771/2009	633883126	60800.057794/2011-51	R\$ 5.600,00
1737/2009	633959120	60800.022193/2010-46	R\$ 5.600,00
1381/2009	633966122	60800.058023/2011-81	R\$ 5.600,00

Infração: Atraso reiterado.

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "n". da Lei 7.565. de 19/12/1986.

Relator: Pedro Gregório de Miranda Alves – Especialista em Regulação de Aviação Civil – SIAPE 1451780 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 2479/ASJIN/2016).

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recursos interpostos em desfavor das decisões proferidas no curso dos processos administrativos sancionadores originados pelos AI de numeração e capitulação em epígrafe, que descrevem as infrações a seguir:

1.2. AI 1771/2009 - No mês de julho de 2009 a empresa TAM Linhas Aéreas S.A. descumpriu o horário aprovado para o voo 3887, previsto para partir de Brasília às 11h05min, registrando atrasos iguais ou superiores a 30 minutos nos dias 04 (34 min), 10 (55 min), 12 (1h 11 min), 13 (48 min), 19 (30 min), 23 (38 min), 27 (30 min) e 30 (33 min). A ocorrência reiterada de atrasos para este voo está em desacordo com o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

1.3. AI 1737/2009 - No mês de julho de 2009 a empresa TAM Linhas Aéreas S.A. descumpriu o horário aprovado para o voo 3182, previsto para partir de Brasília às 10h12min, registrando atrasos iguais ou superiores a 30 minutos nos dias 01 (1 h 07 min), 02 (43 min), 03 (48 min), 05 (36 min), 06 (1 h 07 min), 07 (30 min), 09 (42 min), 10 (50 min), 12 (1h 17 min), 13 (51 min), 14 (37 min), 15 (1h 59 min), 16 (46 min), 17 (33 min), 19 (48 min), 20 (54 min), 21 (41 min), 24 (40 min), 26 (40 min), 27 (47 min), 28 (30 min) e 31 (48 min). A ocorrência reiterada de atrasos para este voo está em desacordo com o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

1.4. AI 1381/2009 - No mês de agosto de 2009 a empresa TAM Linhas Aéreas S.A. descumpriu o horário aprovado para o voo 3546, previsto para partir de Brasília às 10h10 min, registrando atrasos iguais ou superiores a 30 minutos nos dias 02 (35 min), 10 (34 min), 11 (40 min), 25 (48 min) e 28 (31 min). A ocorrência reiterada de atrasos para este voo está em desacordo com o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

1.5. A tabela abaixo traz demais informações e atos constantes dos respectivos processos:

AI	Voo	Autuação	Notificação AI	Defesa Prévia	DC1	Notificação DC1	Recurso	Diligência SAS	Despacho GTAA/SAS
1771/2009	3887	08/12/2009	18/01/2010	12/02/2010	17/07/2012	14/09/2012	24/09/2012	23/07/2015	28/08/2015
1737/2009	3182	08/12/2009	18/01/2010	12/02/2010	17/07/2012	17/09/2012	27/09/2012	23/07/2015	28/08/2015
1381/2009	3546	08/12/2009	18/01/2010	12/02/2010	17/07/2012	11/09/2012	21/09/2012	23/07/2015	28/08/2015

2. HISTÓRICO

2.1. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação das ocorrências e as principais informações que motivaram a lavratura dos AI ante a caracterização das incursões infracionais, esclarecendo que surgiram de processo de monitoramento de aeroportos a partir de dados extraídos do sistema HSTVOOS da Infraero e solicitação, via ofício, à empresa aérea de informações sobre os atrasos de voo reiterados verificados.

2.2. **Defesa do Interessado** - O interessado apresentou as razões de defesa acerca dos atrasos dos voos, os quais atribuiu a:

2.3. Voo 3887 - problemas meteorológicos prejudicando a decolagem; fechamento do aeroporto por motivos meteorológicos; problemas técnicos na aeronave sendo necessária manutenção de urgência; intenso tráfego aéreo; falta de portão para embarque; portão de embarque congestionado; necessidade de desembarque de passageiro por solicitação do comandante ou por problemas de saúde; e falta de ônibus para transporte de passageiros.

2.4. Voo 3182 - falta de água potável para abastecer a aeronave; inspeção do GEIV em SBBR; necessidade de retirada de bagagens de passageiro não embarcado; problemas na esteira da INFRAERO; problemas meteorológicos prejudicando a decolagem; fechamento do aeroporto por motivos meteorológicos; problemas técnicos na aeronave sendo necessária manutenção de urgência; intenso tráfego aéreo; falta de portão para embarque; portão de embarque congestionado; necessidade de desembarque de passageiro por solicitação do comandante ou por problemas de saúde; e falta de ônibus para transporte de passageiros.

2.5. Voo 3546 - intenso tráfego aéreo; falta de portão para embarque e portão de embarque congestionado.

2.6. E acostou à defesa:

2.7. Voo 3887 - METAR do dia 04/07/2009 e Laudo de Manutenção - SAOTS da aeronave PR-MHN do dia 04/07/2009.

2.8. Voo 3182 - Laudo de Manutenção - SAOTS das aeronaves PT-MZY (16/07/2009) e PT-MZG (15/07/2009).

2.9. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - O setor competente, em decisão motivada, afastou as razões das defesas e confirmou os atos infracionais, por descumprir os horários dos voos acima dispostos. As práticas infracionais foram enquadradas no art. 302, inciso III, alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, sendo aplicada, para cada caso, sanção administrativa de multa no patamar intermediário nos termos da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução nº 25/2008. Foram assim gerados os créditos de multa de numeração e valor em epígrafe nos respectivos processos.

2.10. Para afastamento dos argumentos da defesa, esclareceu-se que restou configurado o caráter reiterado dos atrasos de cada um dos voos de referência, ensejando assim a incursão infracional, além de se salientar que nenhuma das justificativas apresentadas pelo interessado se enquadram nos excludentes de responsabilidade previstos para atrasos: força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica (art. 256, inciso II e art. 256, §1º, alínea "b", do CBA). Observou-se que a simples apresentação do METAR não é capaz de esclarecer se havia ou não condições para voo da aeronave prevista.

2.11. **Das Razões Recurso** - Em grau recursal, o interessado requer, em preliminar, que seja declarada a prescrição intercorrente nos presentes feitos, por ausência de ato processual apto a interrompê-la durante os períodos apontados nos recursos. No mérito, caso superada a preliminar arguida, que seja oficiada a INFRAERO, a GEIV e o DECEA para que, uma vez verificada a justa causa dos atrasos, seja declarado nulo o Auto de Infração, em face da ausência de configuração de infração à norma regular. Por fim, requer o provimento aos recursos e arquivamento dos autos.

2.12. **Da Diligência à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS** - Em uma primeira análise em sede de segunda instância, entendeu-se haver dúvidas quanto à verdadeira razão dos atrasos citados nos respectivos AI, razão pela qual foram solicitadas mais informações à SAS, de forma que fossem apreciados os documentos dos feitos a fim de confirmar se as alegadas excludentes de responsabilidade pelos atrasos se confirmavam (tráfego aéreo, determinação da autoridade aeronáutica).

2.13. A SAS, em resposta, esclareceu que, quando os processos foram decididos, todas as alegações da empresa aérea foram apreciadas e a fundamentação da decisão considerou todos os elementos apresentados à época pela recorrente. Contudo, tais alegações careciam de comprovação à luz do art. 36, da Lei nº 9.784/1999, ressaltando ainda que nenhuma das justificativas apresentadas pela empresa aérea enquadra-se nos casos previstos de excludente de responsabilidade por atrasos previsto no CBA (art. 256, II, §1º, b).

2.14. **É o relato.**

2.15. **Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).**

3. PRELIMINARES

3.1. **Da prescrição intercorrente** - Quanto a alegação de prescrição baseada no artigo 319 do CBA (*As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo*), deve-se apontar que a matéria encontra-se atualmente disciplinada pela Lei nº 9.873/99, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências. Importante observar, ainda, que este dispositivo (art. 319 do CBA) não mais vigora, tendo em vista a sua revogação expressa, assim como de todas as demais disposições em contrário (ainda que consoantes de lei especial, como no caso do CBA),

pelo artigo 8º da Lei nº. 9.873/99, o qual dispõe, *in verbis*:

LEI Nº 9.873/99.

Art. 8º. Ficam revogados o art. 33 da Lei no 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei no 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei no 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

3.2. Dessa maneira, é importante ressaltar que a alegação de prescrição intercorrente por parte do interessado será analisada de acordo com o prazo de 3 (três) anos estabelecido pela redação da lei nº 9.873/99.

3.3. Diante disso, há de se observar que em momento algum os presentes processos permaneceram inativos para efeitos processuais em período igual ou superior a 3 (três) anos, como se pode verificar das informações constantes da tabela disposta no item 1.5. da Seção INTRODUÇÃO deste voto.

3.4. A Lei nº 9.873/99, que estabelece o prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, em seu art. 1º, assim dispõe, *in verbis*:

Lei Nº 9.873/99

Art. 1º. Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

3.5. Faz-se necessário, ainda, mencionar o art. 2º da mesma Lei, com previsão dos marcos interruptivos do referido prazo para prescrição:

LEI Nº 9.873/99

Art. 2º. Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível;

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.

3.6. Sendo assim, não procede a alegação de incidência da prescrição intercorrente nos presentes feitos. Considerados os elementos constantes dos processos, não há dúvidas quanto a não incidência da prescrição no processamento dos autos, eis que em nenhum marco temporal foi ultrapassado o prazo de 3 (três) anos sem que tenha havido movimentação dos processos tendente a apurar a infração e, entre a data dos fatos e a decisão de primeira instância, não foi ultrapassado o prazo de 5 (cinco) anos. Assim, não merece acolhimento a alegação preliminar do interessado.

3.7. **Da Regularidade Processual** - Ante o exposto e da análise do conteúdo dos autos, dos atos dos processos, os prazos legais, bem como dos documentos que os compõem, acuso regularidade processual nos presentes feitos, os quais preservaram todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitaram os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo, pois, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

4. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS RAZÕES DO RECURSO

4.1. **Da fundamentação da matéria - atraso reiterado** - A empresa foi autuada porque não observou, sem justa causa, os horários de voo aprovados, ocasionando os atrasos reiterados especificados nos AI de referência. Tal infração foi capitulada na alínea “n” do inciso III do artigo 302 do CBA, a qual dispõe, *in verbis*:

CBA – CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

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

(...)

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

(...)

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

4.2. Cabe expor que o enquadramento nesta alínea “n” do inciso III do artigo 302 do CBA não é automático, ou seja, não basta, simplesmente, a não observância de um horário previamente aprovado, este identificado pela normatização de HOTRAN (Horário do Transporte), mas, sim, o reiterado descumprimento dos horários aprovados. A Procuradoria desta ANAC emitiu o Parecer nº. 352/2008 - PROC/ANAC, de 23 de agosto de 2008, o qual definiu entendimento neste sentido, ou seja, que o ato infracional estabelecido pela alínea “n” do inciso III do artigo 302 do CBA deve ser aplicado pela fiscalização desta ANAC quando diante de reiterados atrasos.

4.3. E nessa esteira, corrobora o Enunciado Nº 04/JR/ANAC – 2009, que assim dispõe, *in verbis*:

ENUNCIADO Nº 04/JR/ANAC - 2009

TÍTULO: Descumprimento dos horários aprovados.

DATA DA APROVAÇÃO: 13ª Sessão de Julgamento da Junta Recursal da ANAC, de 26/03/2009.

ENUNCIADO: Para o adequado enquadramento no art. 302, III, n do Código Brasileiro de Aeronáutico necessário restar configurada a reiteração da conduta imputada à empresa atuada. Não será suficiente, portanto, a identificação de um atraso isolado em determinado voo, mas a verificação pela autoridade do descumprimento dos horários aprovados para a exploração de certa linha aérea regular.

REFERÊNCIA NORMATIVA: art. 302, III, n da Lei n. 7.565, de 19.12.1986.

4.4. Por fim, acerca da pontualidade, estabeleceu o item 4.2 da IAC 1502, aprovada pela Portaria DAC nº 366/DGAC, de 8 de junho de 1999:

IAC 1502

4.2 – VOOS DOMÉSTICOS:

Nos voos domésticos (de passageiros, carga e Rede Postal Noturna), com base nos horários previstos em HOTRAN, será considerado como pontual o voo que:

1. Na escala inicial, a partida dos motores ocorrer até 10 (dez) minutos antes ou até 15 (quinze) minutos após a hora prevista;
2. Na(s) escala(s) intermediária(s), a parada dos motores ocorrer até 15 (quinze) minutos após a hora prevista, e a partida dos motores ocorrer até 10 (dez) minutos antes ou até 15 (quinze) minutos após a hora prevista, e
3. Na escala final, a parada dos motores ocorrer até 15 (quinze) minutos após a hora prevista.

4.5. **Da materialidade infracional** - Vez que o interessado replica em sede recursal razões já apresentadas na defesa prévia, as quais foram devidamente afastadas pelo decisor de primeira instância, este relator ora declara concordância com os fundamentos daquelas decisões a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto, endossando os argumentos trazidos para afastamento das razões das defesas reiteradas nestes recursos, observado o disposto no §1º do art. 50 da Lei 9.784/1999.

4.6. Em que pese alegar que os argumentos e documentos apresentados em sua defesa não foram devidamente analisados a fim de aferir a excludente de punibilidade, verifica-se na DC1 que todos as alegações da defesa foram devidamente apreciadas e com fundamento afastadas à luz do disposto no art. 36, da Lei nº 9.784/1999. Ademais, insta salientar que, conforme já assentado nos autos, as justificativas apresentadas para os atrasos não são passíveis de enquadramento nos excludentes de responsabilidade disposto no art. 256 do CBA, de modo que restou configurada a reiteração dos atrasos de cada um dos voos apontados pela fiscalização.

4.7. Por oportuno, cabe ressaltar que, para que as condições meteorológicas possam ser consideradas como excludente da responsabilidade, a empresa deve apresentar documentos que realmente comprovem a impossibilidade de realizar os voos, o que não ocorreu nos casos em tela, em que houve a simples apresentação do METAR, que não é suficiente para excluir a responsabilidade do interessado perante o ato infracional.

4.8. Ademais, em relação à manutenção não programada, a então Junta Recursal, hoje esta ASJIN, já manifestou entendimento de que esta não pode ser considerada evento inevitável, conforme o Enunciado N° 03/JR/ANAC-2009, o qual dispõe, *in verbis*:

ENUNCIADO N° 03/JR/ANAC - 2009

TÍTULO: Manutenção não programada.

DATA DA APROVAÇÃO: 13ª Sessão de Julgamento da Junta Recursal da ANAC, de 26/03/2009.

ENUNCIADO: A manutenção em aeronave, ainda que não programada, não se afigura entre os eventos inevitáveis. Trata-se de fortuito interno, relacionado a problemas ou defeitos da máquina, que não afasta a responsabilidade da empresa aérea, que deve zelar pelo bom funcionamento de seu equipamento e a continuidade na execução do serviço público.

REFERÊNCIA NORMATIVA: art. 256, §1º, b da Lei n. 7.565, de 19.12.1986.

4.9. No que tange aos atrasos motivados por supostos intenso tráfego aéreo ou problemas de infraestrutura aeroportuária, que o interessado alega serem ocorrências de difícil comprovação, o requerimento de oficiar o DECEA e a INFRAERO vai de encontro com o já citado art. 36 da Lei nº 9.784/1999, pois cabe ao interessado acostar aos autos elementos probatórios de suas alegações. Ademais, é importante ressaltar que aqui não se aplica o artigo 37 desta mesma lei, vez que o interessado, em seu recurso, não especificou os documentos existentes nos arquivos dos órgãos da Administração Pública. Ao analisar a redação desse artigo, percebe-se que, para o órgão competente para a instrução providenciar, de ofício, a obtenção dos documentos ou respectivas cópias, é necessária a especificação desses documentos pelo interessado, na medida em que o artigo trata de fatos e dados que estão registrados em documentos já existentes na Administração Pública, e não de documentos a serem produzidos. No caso em tela, o interessado não especifica os documentos requeridos mas, ao contrário, requer a produção de documentos pelos órgãos administrativos.

4.10. E nesse sentido, aponta a seguinte jurisprudência:

PROCESSO-TRT-PADMag 0050133-60.2015.5.23.0000

ORIGEM: TRT

REQUERENTE: Corregedoria do Tribunal Regional do Trabalho da 23ª Região

REQUERIDO: Juiz do Trabalho Substituto Luis Aparecido Ferreira Torres

Advogado: Marcos Dantas Teixeira e outros

DECISÃO DE FLS. 690/691v

Em relação à faculdade prevista no art. 37 desse último diploma legal, no sentido de que “Quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas

cópias”, certo é pressupõe a mínima especificação pelo interessado relativamente a qual documento existente nos arquivos da administração pretende obter, o que não ocorreu no caso, pois, como dito, o requerimento em questão foi absolutamente genérico em relação à documentação que se tencionava trasladar para os presentes autos.

(...)

Assim é que indefiro o pedido de produção de prova documental, à míngua da mínima individualização dos documentos que o requerido tenciona ver trasladados para os presentes autos, bem assim porquanto parte dessa documentação é estranha à administração (matérias jornalísticas).

(Grifou-se)

4.11. Portanto, não procede o pedido do interessado de oficiar o DECEA e a INFRAERO, visto que se trata de pedido genérico, uma vez que a empresa não especificou os documentos requeridos, pois na verdade o que ela solicita é a produção de novos documentos, de maneira que os órgãos façam uma análise do que aconteceu nos dias em que os voos sofreram atrasos, a fim de elidir sua responsabilidade. Entretanto, essa solicitação é inviabilizada pelo artigo 37 da Lei 9.784/99 citado acima.

4.12. É importante observar que, conforme a defesa do próprio interessado, dentre as justificativas para os atrasos ocorridos constam falta de portão para embarque, portão de embarque congestionado e manutenção de urgência. Logo, mesmo que a justificativa de intenso tráfego aéreo fosse acolhida, excluindo, portanto, os atrasos oriundos deste motivo, ainda restariam os demais atrasos verificados pela fiscalização para cada um dos voos, que configuram da mesma maneira a infração (atraso reiterado) por não caracterizarem os excludentes dispostos no art. 256 do CBA. Como já exposto, caberia ao interessado anexar documentos que comprovassem suas alegações como, por exemplo, o Diário de Bordo, que registra todas as operações da aeronave e seria uma prova positiva. E tampouco a alegada falta de portão para embarque exclui a responsabilidade da empresa perante o ato infracional praticado pois esta deve ser considerada na operacionalização do serviço.

4.13. Sendo assim, todas as alegações apresentadas pela empresa não podem afastar os cristalinos atos infracionais objeto dos presentes feitos, restando estes configurados nos termos aferidos pela fiscalização e dispostos nos respectivos AI, tipificadas na alínea “n” do inciso III do artigo 302 do CBA.

5. DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a propriedade do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, o art. 20 da Resolução nº 25/2008 dispõe que o valor da multa será aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos seus anexos, sendo que as infrações ao art. 302, III, "n", do CBA (Anexo II) têm previsão de penalidade pecuniária de multa na seguinte dosimetria:

- a) R\$ 3.200,00 (três mil e duzentos reais) no patamar mínimo;
- b) R\$ 5.600,00 (cinco mil e seiscentos reais) no patamar intermediário; e
- c) R\$ 8.000,00 (oito mil reais) no patamar máximo.

5.2. Em respeito ao art. 57 da IN nº 08/2008, a multa será calculada a partir do valor intermediário, consideradas a ocorrência das circunstâncias agravantes e atenuantes, que seguem as seguintes regras da Resolução nº 25/2008:

Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades 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 conseqüências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 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 - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

5.3. A DC1 aplicou a sanção de multa no patamar intermediário, não vislumbrando a possibilidade de aplicação de qualquer condição atenuante, nem agravante, dentre aquelas dispostas no artigo 22 acima, decisão esta que este relator entende adequada na aplicação aos casos em tela.

5.4. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO** - Ante o exposto, quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, deve-se apontar para sua

adequação, no patamar médio, no valor de R\$ 5.600,00 (cinco mil e seiscentos reais), nos termos da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução nº 25/2008, para cada um dos AI ora em análise.

6. CONCLUSÃO - VOTO

6.1. Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **NEGAR PROVIMENTO** aos recursos, **MANTENDO-SE** todos os efeitos das decisões em sede de Primeira Instância Administrativa, cujos valores de multa e respectivos créditos de multa estão disposto a seguir:

Auto de Infração (AI)	Créditos de Multa (nº SIGEC)	NUP	Valor da Multa a ser aplicada em definitivo
1771/2009	633883126	60800.057794/2011-51	R\$ 5.600,00
1737/2009	633959120	60800.022193/2010-46	R\$ 5.600,00
1381/2009	633966122	60800.058023/2011-81	R\$ 5.600,00

6.2. É o voto.



Documento assinado eletronicamente por **PEDRO GREGORIO DE MIRANDA ALVES**, Especialista em Regulação de Aviação Civil, em 29/06/2017, às 12:05, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0813183** e o código CRC **1CDEB25F**.

SEI nº 0813183



CERTIDÃO

Brasília, 29 de junho de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

450ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 60800.058023/2011-81.

Interessado: TAM LINHAS AÉREAS S.A.

Crédito de Multa (nº SIGEC): 633966122.

AI/NI: 1381/2009.

Membros Julgadores ASJIN:

- Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta - SIAPE 1286366 - Portarias ANAC nº 1.137, de 06/05/2013 e nº 2.278, de 25/08/2016 - Presidente da Sessão Recursal.
- Pedro Gregório de Miranda Alves - SIAPE 1451780 - Portaria nº 2479/2016 - Relator.
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/2017.

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, NEGOU PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a multa aplicada em primeira instância administrativa no patamar médio, no valor de R\$ 5.600,00 (cinco mil e seiscentos reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **PEDRO GREGORIO DE MIRANDA ALVES, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 29/06/2017, às 12:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA, Analista Administrativo**, em 29/06/2017, às 12:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 29/06/2017, às 18:52, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0813186** e o código CRC **5F9443A8**.
