



VOTO

PROCESSO: 00058.533345/2017-36

INTERESSADO: INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

502ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN - DATA: 24 e 25/09/2019

AI: 002353/2017 Data da Lavratura: 09/10/2017

Crédito de Multa (SIGEC): 667.469/19-0

Infração 1: deixar de disponibilizar os equipamentos e recursos humanos necessários à operação do ponto de controle de acesso do Portão TAG

Infração 2: deixar de disponibilizar os equipamentos e recursos humanos necessários à operação do ponto de controle de acesso da Entrada de Serviço Sul

Infração 3: deixar de disponibilizar os equipamentos e recursos humanos necessários à operação do ponto de controle de acesso do Portão Sul 1

Local: Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (SBBR)

Relatora e Membro Julgador da ASJIN: Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010

1. RELATÓRIO

1.1. *Introdução*

Trata-se de recurso interposto por INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00058.533345/2017-36, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 667.469/19-0.

O Auto de Infração nº 002353/2017, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 09/10/2017, capitulando as condutas do Interessado no art. 289, inciso I, do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c itens 107.101(a) c/c 107.105(a) e 107.111(a) do RBAC 107, c/c item 12 d a Tabela III (Segurança da Aviação Civil – Operador de Aeródromo) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, descrevendo-se o seguinte (SEI nº 1138893):

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operador de Aeródromo - Deixar de disponibilizar os recursos humanos e materiais mínimos necessários para operação de ponto de controle de acesso às ARS

(EXCETO PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO DE PASSAGEIROS).

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000107.0031

HISTÓRICO: Conforme constatado pelos servidores Antonino Brito Assunção Júnior e Erivelton Silva Santos do NURAC de Brasília (no dia 22 de março de 2017, período de 14h00 até 16h00; no dia 23 de março de 2017 período de 12h30 até 15h00 e no dia 25 de março de 2017 entre as 00h00 até 02h00) o portão TAG, portão Sul 1 e a Entrada de Serviço ? Sul não disponibilizam os recursos humanos e materiais mínimos necessários para operação de ponto de controle de acesso à ARS do Aeroporto de Brasília, de acordo com dados complementares abaixo.

DADOS COMPLEMENTARES: Aeródromo: SBBR - Classe do Aeródromo (AVSEC): AP3 - Data da Ocorrência: 22/03/2017 - Hora da Ocorrência: 14:00.

Localização no aeródromo: Portão TAG - Recursos não disponibilizados: dilacerador.

Localização no aeródromo: Entrada de Serviço ? SUL - Recursos não disponibilizados: APAC- controle de acesso.

Localização no aeródromo: Portão Sul 1 - Recursos não disponibilizados: Vigilante.

Localização no aeródromo: Portão TAG - Recursos não disponibilizados: Vigilante (após 18h e hora almoço).

1.2. *Pedido de Vista*

Em 01/11/2018, foi juntado aos autos pedido de vista instruído com procuração e de cópia do Auto de Infração nº 002353/2017, em que o operador de aeródromo, devidamente representado, declarou ciência de que a vista seria concedida eletronicamente por e-mail e disponibilização no Sistema Eletrônico de Informações – SEI nº 2390293.

1.3. *Defesa do Interessado*

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/10/2018 (SEI nº 2396095), o Autuado apresentou defesa em 19/11/2018 (SEI nº 2430929), por meio do recibo eletrônico de protocolo SEI nº 2430932.

No documento, ao citar precedente de arquivamento do processo 00058.535568/2017-38, sustenta que o presente auto de infração não está acompanhado do relatório de fiscalização ou de “qualquer outro material de apoio que consubstancie a autuação específica”.

Além disso, ressalta que a demora processual consubstanciada pelo lapso temporal entre a verificação dos fatos e a notificação da lavratura do auto de infração, totalizando 1 (um) ano, 7 (sete) meses, e 14 (quatorze) dias, teria impedido a produção de prova via imagens do sistema de câmeras: “forma mais eficaz de se verificar de fato a ocorrência narrada”. Sob sua perspectiva, a demora teria provocado violação aos princípios do contraditório, ampla defesa e devido processo legal.

Quanto ao mérito, salienta que disponibilizava dilacerador de pneus no “Portão TAG”, conforme constatado pela própria Agência durante auditoria AVSEC em 2014, nos termos do Ofício nº 76/2014/GFSI/SIA/ANAC, de 20/05/2014. Esse mesmo ponto de controle “recebe a rendição por outro vigilante postado em outro local do aeroporto, permanecendo o quadro e quantitativo de funcionários exigidos”. Por não haver operacionalidade após às 18h, não haveria necessidade de vigilante após esse horário, quando permanece “lacrado durante o período noturno e certificado durante o procedimento de ronda”.

A “Entrada de Serviço Sul”, segundo o autuado, possuiria todos os requisitos de recursos humanos exigidos: 03 (três) agentes de proteção da aviação civil (APAC) – o primeiro realizando a função I; o segundo, as funções II e III; e o terceiro exercendo a função IV, nos termos da alternativa 5, Anexo 4, da IS nº 107-001B. Por fim, aduz que o “Portão Sul 1” também atenderia aos requisitos de recursos humanos e materiais, não obstante a falta de melhores elementos, a exemplo do relatório de fiscalização, supostamente, ter impedido a averiguação e apresentação de esclarecimentos sobre os fatos apontados.

Diante do exposto, requer que o auto de infração seja declarado nulo de pleno direito com fulcro no art. 53 da Lei nº 9.784/99, ou que seja arquivado o processo tendo em vista a insubsistência do auto de

infração. Caso prevaleça o entendimento pela aplicação de penalidade, requer que a multa seja fixada em seu “menor valor possível”, considerando a ausência de prejuízo ou dano à realização do contrato de concessão e aos regulamentos pertinentes.

Anexados documentos com a finalidade de demonstrar poderes de representação (SEI nº 2430931).

Consta nos autos Despacho datado de 21/11/2018 (SEI nº 2437971), certificando a presença e tempestividade de defesa protocolada pelo Interessado. Encerrada a fase instrutória, os autos do processo foram encaminhados à Assessoria de Infrações e Multas – AIM/GNAD/SIA, para análise e decisão do feito.

1.4. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 09/04/2019, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante com base no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 ("a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento") e sem agravante, de multa no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) – SEI nº 2867476 e 2867659.

Consta nos autos o Ofício nº 4016/2019/ASJIN-ANAC, documento assinado eletronicamente em 23/05/2019 (SEI nº 3051514), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 28/05/2019 (SEI nº 3092066), o Interessado apresentou recurso em 07/06/2019 (SEI nº 3112370), por meio do recibo eletrônico de protocolo SEI nº 3112374.

Em suas razões, o Interessado aponta a tempestividade do recurso e requer a aplicação de efeito suspensivo ao recurso, nos termos do §1º, art. 38 da Resolução ANAC 472/2018 c/c § único do art. 61 da Lei nº 9.784/99, haja vista o justo receio de prejuízo de difícil reparação decorrente da execução da multa aplicada. Alega que “a incidência dos juros e mora tornam a autuada refém da própria mora administrativa, causando prejuízo financeiro intransponível, que se agrava a cada dia até a apreciação do recurso pela segunda instância administrativa da ANAC”.

Reitera sua alegação da ausência de relatório de fiscalização, mencionando o art. 12 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008. Requer reconsideração, diante a aplicação de precedente da ANAC em julgamento do AI 2440/2017 - 00058.53556/2017-38.

Reafirma ter ocorrido demora processual consubstanciada pelo lapso temporal entre o fato e o protocolo do Auto de Infração e impossibilidade da produção de provas por parte do Operador Aeroportuário. Reitera suas alegações de vícios insanáveis que acarretam em violação ao Princípio do Contraditório, Ampla Defesa e Devido Processo.

No mérito, o Interessado reafirma o apresentado em peça de defesa quanto às irregularidades constatadas nos três pontos de acessos distintos (Entrada de Serviço Sul, Portal Sul 1 e Porão TAG).

Aduz quanto à não aplicação da penalidade de multa pelos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, afirmando que não houve “lesão ao interesse público ou aos usuários do serviço público” e inexistente apoio legal para a aplicação de qualquer sanção à Autuada”.

Ao final, requer o conhecimento do presente recurso e o seu integral provimento, para que:

1. preliminarmente, seja atribuído efeito suspensivo ao recurso.
2. a decisão seja anulada por ter violado frontalmente o princípio da ampla defesa, contraditório, legalidade e devido processo legal, nos termos do art. 53 da Lei 9.784/99.
3. seja reconsiderada a decisão proferida pelo motivo da inexistência do relatório de ocorrência.

Reafirma os pedidos expostos em sede de impugnação, para que seja reconhecida a inexistência da infração e a nulidade do auto. Alternativamente, em caso de não arquivamento, requer que esta Agência se abstenha de aplicar qualquer sanção, entendendo que não foi verificado descumprimento do dispositivo regulamentar capitulado e que não houve nenhum prejuízo ou dano à perfeita realização do Contrato de Concessão e regulamentos da Aviação Civil.

Em caso de manutenção da decisão, requer que o valor da penalidade seja mantido em seu patamar mínimo, conforme estabelecido em primeira instância, tendo em vista a existência de atenuante.

Anexados os documentos com a finalidade de demonstrar poderes de representação (SEI nº 3112371, 3112372 e 3112373).

Tempestividade do recurso certificada em 11/06/2019 – SEI nº 3117770.

1.6. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Em 26/10/2017, a Gerência Técnica de Controle de Qualidade AVSEC (GTCQ) encaminhou o processo administrativo sancionador à Gerência de Controle e Fiscalização (GFIC) para a devida instrução processual. Solicitou-se que após encerrada a fase instrutória os autos fossem encaminhados à Assessoria de Infrações e Multas (AIM/GNAD/SIA) para análise e decisão (SEI nº 1138925).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 11/06/2019 (SEI nº 3117770), aferindo a tempestividade e encaminhando o processo para análise e deliberação.

O presente expediente atribuído a esta servidora via Sistema SEI para análise e parecer em 03/07/2019.

Anexados aos autos Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 3037302 e 3212068).

É o relatório.

2. **VOTO DA RELATORA**

2.1. **PRELIMINARES**

2.1.1. ***Da Regularidade Processual***

Preliminarmente, em observância ao princípio da autotutela, o qual confere à Administração o poder-dever de controlar seus próprios atos, conforme disposto na Lei nº 9.784/99 em seu art. 53 (“a Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade”), passo a analisar a regularidade do presente processo administrativo, especialmente em relação à descrição das condutas apresentadas no Auto de Infração nº 002353/2017 (SEI nº 1138893).

O referido Auto de Infração apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operador de Aeródromo - Deixar de disponibilizar os recursos humanos e materiais mínimos necessários para operação de ponto de controle de acesso às ARS (EXCETO PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO DE PASSAGEIROS).

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000107.0031

HISTÓRICO: Conforme constatado pelos servidores Antonino Brito Assunção Júnior e Erivelton Silva Santos do NURAC de Brasília (no dia 22 de março de 2017, período de 14h00 até 16h00; no dia 23 de março de 2017 período de 12h30 até 15h00 e no dia 25 de março de 2017 entre as 00h00 até 02h00) o portão TAG, portão Sul 1 e a Entrada de Serviço ? Sul não disponibilizam os recursos humanos e materiais mínimos necessários para operação de ponto de controle de acesso à ARS do Aeroporto de Brasília, de acordo com dados complementares abaixo.

DADOS COMPLEMENTARES: Aeródromo: SBBR - Classe do Aeródromo (AVSEC): AP3 - Data da Ocorrência: 22/03/2017 - Hora da Ocorrência: 14:00.

Localização no aeródromo: Portão TAG - Recursos não disponibilizados: dilacerador.

Localização no aeródromo: Entrada de Serviço ? SUL - Recursos não disponibilizados: APAC- controle de acesso.

Localização no aeródromo: Portão Sul 1 - Recursos não disponibilizados: Vigilante.

Localização no aeródromo: Portão TAG - Recursos não disponibilizados: Vigilante (após 18h e hora almoço).

Observa-se que o Auto de Infração nº 002353/2017 foi lavrado à época da vigência da Resolução ANAC nº 25/2008, que dispunha, em seus artigos 8º e 10º, as seguintes redações:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

(...)

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(grifo nosso)

Portanto, resta demonstrada a possibilidade de responsabilização de uma pessoa por diversos deveres/obrigações advindos de uma mesma situação fática caracterizando várias infrações, sujeitando-se, portanto, a diversas sanções administrativas.

Neste sentido, a Resolução ANAC nº 25/2008, em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registrava expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria.

Quanto às vulnerabilidades AVSEC observadas pela fiscalização no Aeroporto de Brasília, observa-se que, no Sistema de Eletrônico de Informações – SEI, encontra-se o processo nº 00058.083974/2016-21, referente à Fiscalização: Documentos de Segurança da Aviação Civil (DSAC) nº 084.2016. Importante destacar que o processo 00058.083974/2016-21 encontra-se **relacionado** ao processo ora em análise nº

No processo de fiscalização nº 00058.083974/2016-21, consta anexado o Relatório NURAC/BSB (SEI nº 0555253), apresentando as seguintes informações:

Em resposta ao memorando nº 41/2016/GTCQ/GSAC/SIA que solicita a verificação do cumprimento das informações prestadas pela administração do aeroporto de Brasília, através da IA nº 899/GSAC/SBBR/2016, informo o seguinte:

O Núcleo Regional de Aviação Civil de Brasília efetuou verificações nos períodos de 14h00 até 16h00 do dia 22, de 12h30 até 15h00 do dia 23 e das 00h00 até 02h00 do dia 25, todos do mês de março de 2017, nos postos de controle de acesso ocupados por vigilantes e agentes de proteção da aviação civil – APAC conforme informação constante do quadro da IA nº 899/GSAC/SBBR/2016.

Foi constatado que o quantitativo do efetivo de vigilantes informados no documento da concessionária sofre uma redução durante algumas horas do dia, em decorrência da saída dos vigilantes para usufruto de 1 (uma) hora de almoço.

Esta situação foi comprovada durante a verificação realizada nos portões de acesso TAG (item 14 da IA nº 899/SBBR/2016) e no Barreira 1 (Item 13 da IA nº 899/SBBR/2016).

d. Quanto ao primeiro portão (TAG), foi identificado que o controle de acesso é realizado por dois vigilantes. Entretanto, um dos vigilantes deve deslocar-se para o Terminal de Passageiros II – TPS II para efetuar a substituição (cobertura), no horário de almoço, das posições de controle de acesso de Embarque e Desembarque. Segundo informações, o vigilante ausenta-se por volta das 10h45min e retorna por volta das 13h10. Após isto, ainda deverá se ausentar para usufruir seu horário de almoço.

e. Durante este período, o apoio deveria ser efetuado pelo Vigilante Motorizado (Vitor Mike). Entretanto, este vigilante possui, entre suas funções, a de efetuar o controle de acesso nos portões da Base Aérea – BaBR e Pool de Abastecimento, tendo ainda que se ausentar para usufruir o seu horário de almoço.

f. Durante a inspeção dos servidores da ANAC, realizada por volta das 13h10 do dia 23/03, foi constatada a presença de apenas um vigilante efetuando o controle de acesso e o Vitor Mike encontrava-se em horário de almoço.

g. O horário de funcionamento informado no documento da Inframérica, de 24 horas, também diverge do constatado *in locu*, que foi das 06h00 até 20h00.

h. O término do expediente dos vigilantes que ocupam aquele posto de acesso finda-se por volta das 18h00. Após este horário o controle é feito por apenas um vigilante, identificado na função de “cobertura”.

i. Ressalta-se que o Portão TAG efetua o controle de acesso entre uma área Pública e uma área Restrita de Segurança, próxima à área operacional (lado ar) do TPS II e as aeronaves da aviação geral

Quanto ao segundo portão (Barreiras 1), verificou-se que o controle de acesso é realizado por dois vigilantes armados, conforme documento da inframérica. Entretanto, foi constatado que não há substituição (cobertura) dos vigilantes durante a saída para usufruto de 1 (uma) hora de almoço, para cada um. Durante essas duas horas o controle do acesso sofre uma redução e é realizado por apenas 1 (um) vigilante.

O quadro abaixo destaca a divergência entre o documento da concessionária e o apurado *in locu*:
(...)

3. Apesar de não ser objeto de apuração do presente DSAC, foi verificado pelos servidores do NURAC, durante a inspeção nos pontos de acessos, a presença e o funcionamento dos equipamentos obrigatórios estabelecidos no IS 107 (verificar normativo). A seguir consta a relação das incompatibilidades identificadas:

Item 1 Controle de Acesso: Portão Sul 1

Função: Controle de acesso entre área pública e área restrita de segurança (Área de Alfandega, área operacional e lado ar).

Constatação:

Dilacerador de pneus permanentemente recolhido, conforme fotos anexas;

Há a presença de apenas 1 (um) vigilante para controle dos portões SUL 1, Privativo 2 (estacionamento autoridades e funcionários da concessionária Inframérica) e Privativo 3 (estacionamento para funcionários da concessionária inframérica).

O vigilante deve efetuar os procedimentos de inspeção de segurança nas pessoas e veículos que pretendam acessar o Portão SUL 1, conjuntamente à atividade de controle de acesso dos veículos dos portões Privativo 2, Privativo 3 e autorização dos tickets de estacionamento, conforme fotos em anexo.

Durante a inspeção, verificou-se que o equipamento de abertura e fechamento dos portões Privativo 2 apresentou mau funcionamento e exigiu o deslocamento do vigilante, interrompendo o procedimento de inspeção para a entrada de veículos e pessoas no portão SUL 1. Além disto, foi observado que alguns veículos de autoridades não possuem identificação por meio de placa oficial ou de selo designativo da Inframérica. Esta situação exige uma abordagem do vigilante para identificar a necessidade do ingresso do veículo oficial na região do portão Privativo 2.

A grande movimentação de pessoas, carros e atividades contribuem para perda da atenção na realização do procedimento de inspeção de segurança.

Isto posto, verifica-se a existência de excesso de atividade para ser executado por apenas um vigilante neste controle de acesso.

Ressalta-se que o portão de acesso SUL 1 é a barreira entre uma área pública e área restrita (área operacional e alfândega). Os demais portões são de acesso controlado, mediante apresentação de etiqueta afixada no veículo ou autorização de tickets de estacionamento.

Além disto, constata-se que a área destinada para a realização do procedimento de segurança não dispõe de barreiras (cercas ou grades) que a deixem isolada da interferência do trânsito de pessoas ou veículos que se encontram na área pública.

(...)

Item 3 Controle de Acesso: Portão TAG

Função: Controle de acesso entre área pública e área restrita de segurança (lado ar/área operacional).

Constatação:

Dilacerador de pneus inoperante conforme relatório fotográfico em anexo.

(...)

Item 4 Controle de Acesso: Entrada de Serviço – SUL

Função: Controle de acesso entre área pública e área restrita de segurança (lado ar/área operacional).

Constatação: O módulo é ocupado por apenas 2(dois) Agentes de Proteção da Aviação Civil (APAC) que se revezam nas funções de controle de fluxo, inspeção de pertence de mão através de equipamentos de Raio-X, inspeção de suprimentos por meio de outro equipamento de Raio- X e de objetos que não são passíveis de inspeção no aparelho de Raio-x (inspeção manual). Estas funções são definidas no Anexo 3 da IS 107 de acordo com a configuração da alternativa 08, do anexo 4, caracterizando uma sobreposição de funções.

Além disto, um terceiro APAC, que fazia parte da equipe, foi deslocado para um corredor que dá acesso ao Pier Sul e Lado Ar, conforme fotos anexas. Esta posição não permite que tenha contato visual ou possa participar de qualquer forma das atividades desempenhadas no módulo de inspeção. Ressalta-se que este APAC possui atribuição exclusiva de controle de acesso de pessoas credenciadas.

Em anexo ao Relatório NURAC/BSB, consta o Relatório Fotográfico (SEI nº 0564369) de forma a comprovar as irregularidades constatadas.

Observa-se que, conforme legislação (RBAC 107 e IS 107-001), o operador do aeródromo deve realizar a inspeção de segurança em cada ponto de controle de acesso e cada ponto de acesso deve ser operado por um ou mais módulos de inspeção que devem possuir, no mínimo, os recursos humanos e materiais, detalhados na IS 107-001.

Entende-se que o auto de infração pretendia apresentar as três irregularidades referentes ao operador do aeródromo por ter deixado de disponibilizar os recursos mínimos operacionais em três pontos de acessos distintos no Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (SBBR): Portão TAG (dilacerador e vigilante), Entrada de Serviço Sul (APAC-controle de acesso) e Portão Sul 1 (Vigilante).

Contudo, o auto de infração não deixa clara a descrição objetiva de cada uma das irregularidades, bem como as informações de data e hora de cada uma das ocorrências, sendo esses elementos fundamentais

para entendimento da situação fática de forma individualizada e, também, para garantia do contraditório e ampla defesa do interessado.

Portanto, entende-se que o Auto de Infração nº 002353/2017 deveria ter apresentado as descrições das três irregularidades, mediante **individualização objetiva de todas as condutas**, nos três diferentes pontos de acesso (Portão TAG, Entrada de Serviço Sul e Portão Sul 1).

Dessa forma, entende-se que a descrição das irregularidades no Auto de Infração é, portanto, irregular, podendo, assim, acarretar prejuízo na defesa da parte interessada. E mais: o vício não pode ser sanado, eis que não se tratam de vícios processuais meramente formais ou de competência passíveis de convalidação, devendo, assim, ser observado o disposto no art. 20 da Resolução ANAC nº 472/2018, no qual verificado qualquer vício insanável, o auto de infração deve ser declarado nulo:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 20. Verificada a existência de vício insanável deverá ser declarada a nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

Dessa forma, considerando insanável o vício na descrição das irregularidades e tendo em vista o dever de a Administração anular seus próprios atos, quando eivados de vício, nos termos do disposto no artigo 53 da Lei nº 9.784/99 abaixo transcrito, o Auto de Infração nº 002353/2017 deve ser anulado (SEI nº 1138893), bem como, a decisão de primeira instância (SEI nº 2867659), cancelando-se a multa aplicada (crédito de multa nº 667.469/19-0):

Lei nº 9.784/99

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

Todavia, por haver ainda tempo hábil para o processamento das infrações, impõe-se a remessa do presente expediente à autoridade competente para decidir pela lavratura(s) de novo(s) auto(s) de infração, a fim de se apurar e sancionar as condutas irregulares.

Nessa linha, resta destacar que as ações praticadas pela Administração no exercício do seu poder de polícia, com o intuito de apurar infrações administrativas, devem respeitar os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873/99.

Nesse sentido, o art. 44 da Resolução nº 472/2018 dispõe que:

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(grifo nosso)

Por fim, no presente caso, tendo em vista as informações e documentos dispostos no processo administrativo nº 00058.083974/2016-21, sugere-se a instrução do processo administrativo sancionador com a anexação de todos os elementos comprobatórios, devendo ser respeitado, no decorrer do curso do processo, o direito ao contraditório e ampla defesa do Autuado.

Em adição, recomenda-se o cumprimento do disposto nas Seções III e IV, sobre Relatório de Ocorrência

e Auto de Infração, conforme redação a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Seção III

Do Relatório de Ocorrência

Art. 14. O Relatório de Ocorrência deverá ser instruído com os elementos relevantes à apuração dos fatos, juntando-se sempre que possível: planos de voo, fotografias, filmagens, depoimentos a termo, laudos técnicos, registros de reclamações de passageiros, registros de manutenção e voo, relatórios de fiscalização ou quaisquer outros documentos pertinentes.

Parágrafo único: O Relatório de Ocorrência deverá ser juntado aos PAS pertinentes.

Seção IV

Do Auto de Infração

Art. 15. O auto de infração é o instrumento que contém a delimitação dos fatos que serão objeto de apuração no PAS.

Art. 16. A lavratura do auto de infração é atribuição exclusiva dos agentes da ANAC no exercício das atividades de fiscalização ou de outras atividades decorrentes do poder de polícia.

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.

Art. 18. O auto de infração conterà os seguintes elementos:

I - numeração sequencial;

II - identificação e endereço do autuado;

III - local, data e hora da lavratura;

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e, quando pertinente, hora da ocorrência;

V - indicação da disposição legal e/ou da legislação complementar infringida;

VI - indicação do prazo e local para apresentação de defesa; e

VII - identificação, contendo pelo menos a matrícula e a assinatura do autuante.

§ 1º Integram a descrição objetiva da infração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação.

(...)

Sendo estas considerações, deixo de analisar o mérito da questão e passo a conclusão.

2.2. CONCLUSÃO

Pelo exposto, vota-se por ANULAR o Auto de Infração nº 002353/2017 (SEI nº 1138893), bem como a decisão de primeira instância (SEI nº 2867659), CANCELANDO-SE a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 667.469/19-0 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À FISCALIZAÇÃO para que promova, se entender necessária, a LAVRATURA de novo(s) Auto(s) de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a(s) necessária(s) decisão(ões), desde que respeitados os prazos previstos na Lei 9.873/99.

Recomenda-se, ainda, a inclusão de todos os documentos comprobatórios aos autos, bem como, cumprimento das disposições da Resolução ANAC nº 472/2018, que regula atualmente o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de sanções no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

É o voto.

Rio de Janeiro, 23 de setembro de 2019.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/09/2019, às 15:52, 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/autenticidade>, informando o código verificador **3236141** e o código CRC **95F5C4A8**.

SEI nº 3236141



VOTO

PROCESSO: 00058.533345/2017-36

INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO_MAIUSCULAS@

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

I - Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 3236141), o qual ANULOU o Auto de Infração nº 002353/2017 (SEI nº 1138893), bem como a decisão de primeira instância (SEI nº 2867659), CANCELANDO a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 667.469/19-0 e RETORNANDO O PROCESSO À FISCALIZAÇÃO para que promova, se entender necessária, a LAVRATURA de novo(s) Auto(s) de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a(s) necessária(s) decisão(ões), desde que respeitados os prazos previstos na Lei 9.873/99.

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO

(Especialista em Regulação de Aviação Civil da ANAC - SIAPE 1650801 - Portaria ANAC nº 2.752, de 11/08/2017)



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/09/2019, às 08:22, 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 **3532515** e o código CRC **E9DEF686**.

SEI nº 3532515



VOTO

PROCESSO: 00058.533345/2017-36

INTERESSADO: INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A

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

I - Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 3236141), o qual ANULOU o Auto de Infração nº 002353/2017 (SEI nº 1138893), bem como a decisão de primeira instância (SEI nº 2867659), CANCELANDO a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 667.469/19-0 e RETORNANDO O PROCESSO À FISCALIZAÇÃO para que promova, se entender necessária, a LAVRATURA de novo(s) Auto(s) de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a(s) necessária(s) decisão(ões), desde que respeitados os prazos previstos na Lei 9.873/99.

CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA
SIAPE 1467237
Presidente de Turma - RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/09/2019, às 21:05, 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/autenticidade>, informando o código verificador **3541943** e o código CRC **AEFE1039**.

SEI nº 3541943



CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 25 de setembro de 2019.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

502ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo (NUP): 00058.533345/2017-36

Interessado: INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A

Crédito de Multa (SIGEC): 667.469/19-0

AINI: 002353/2017

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Turma Recursal RJ-ASJIN
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 – Relatora
- Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801 - Portaria ANAC nº 2.752, de 11/08/2017

Certifico que a ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe, proferiu a seguinte decisão:

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, por unanimidade, **ANULOU** o Auto de Infração nº 002353/2017, bem como a decisão de primeira instância, **CANCELANDO** a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 667.469/19-0 e determinando o **RETORNO DO PROCESSO À FISCALIZAÇÃO** para que esta promova, caso entenda necessária, a **LAVRATURA** de novo(s) Auto(s) de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a(s) necessária(s) decisão(ões), desde que respeitados os prazos previstos na Lei 9.873/99.

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.

Encaminhe-se à Secretaria desta ASJIN para as providências de praxe.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/09/2019, às 15:35, 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 **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/09/2019, às 15:42, 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 **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/09/2019, às 15:42, 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 **3550384** e o código CRC **24E90152**.

Referência: Processo nº 00058.533345/2017-36

SEI nº 3550384