

PARECER Nº 360(SEI)/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 00058.022799/2012-71
 INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Voo	Hora	Passageiro	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00058.022785/2012-58	648442155	498/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Neyvan Silva	22/03/2012	29/03/2012	19/04/2012	31/12/2014	15/07/2015	R\$ 7.000,00	24/07/2015
00058.022799/2012-71	648443153	499/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Maria Cristina Silva	22/03/2012	29/03/2012	19/04/2012	31/12/2014	15/07/2015	R\$ 7.000,00	24/07/2015
00058.022810/2012-01	648445150	500/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Lara Silva	22/03/2012	29/03/2012	19/04/2012	31/12/2014	15/07/2015	R\$ 7.000,00	24/07/2015

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

Infração: Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada.

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor das decisões proferidas no curso dos processos administrativos sancionadores discriminados no quadro acima, que dispõem os marcos relevantes para o trâmite e a regularidade processual. Os AI, de numeração e capitulação em epígrafe, deram início aos presentes feitos ao descrever que a empresa aérea American Airlines preteriu os três passageiros discriminados acima do voo AA 0248, com destino a Miami, na data, hora e local também dispostos na tabela acima.

HISTÓRICO

2. **Do Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização da ANAC replica as informações dispostas nos respectivos AI, dispondo as circunstâncias da constatação da prática infracional. Informa ainda que, ante a situação de preterição, a empresa aérea não procurou por voluntários para embarcar em outro voo mediante oferecimento de compensação nem tampouco ofereceu as alternativas previstas no art. 12 da Resolução ANAC nº 141/2010 aos passageiros preteridos, elencando todos os sete AI lavrados pelas infrações constatadas.

3. **Da Defesa Prévia** - Regularmente notificado das autuações, o interessado apresentou suas razões em sede defesa prévia, cujo conteúdo faz parte do relatório constante das decisões de primeira instância, que ora se aproveitam como parte integrante desta análise (art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999).

4. **Decisão de Primeira Instância - DCI** - O setor competente, em decisão motivada, afastou as razões da defesa e confirmou os atos infracionais por restar comprovado que o interessado preteriu os passageiros do voo AA0248, como narrado nos respectivos AI ora em análise. Considerou-se configurada a prática de infração à legislação vigente, artigo 302, inciso III, alínea "p", do CBA, e aplicou-se sanção administrativa de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), nos termos da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução nº 25/2008, no patamar médio, sendo gerados os créditos de multa em epígrafe.

5. **Do Recurso** - Devidamente notificado, o interessado interpôs recurso tempestivo, em que reitera as mesmas razões apresentadas na peça de sua defesa prévia.

6. Aponta, ainda, flagrante inobservância do princípio do *non bis in idem* por parte do agente atuante, que lavrou um total de três AI de igual teor, decorrentes de um único fato, fazendo citação a Rafael Munhoz de Mello (*Ninguém pode ser reiteradamente punido pela prática de uma mesma conduta, reza o princípio do non bis in idem*). Destaca a recente alteração da Resolução ANAC nº 25/2008, citando seu art. 10, § 1º, para aduzir que a forma que os AI foram lavrados infringiriam, hoje, também o princípio da legalidade, ao não observarem expressa determinação regulamentar, sendo que, de toda forma, à época da lavratura, o entendimento da Agência em relação a situações semelhantes às ora analisadas já era nesse sentido. Observa, também, que o parágrafo 1º citado menciona no singular "o auto de infração", donde constarão todas as reclamações e que, obviamente, se procedente geraria um único apenamento.

7. Por fim, também faz referência ao Enunciado nº 10/JR/ANAC- 2010, além de julgado da extinta Junta Recursal referente a atraso de voo, para corroborar suas argumentações, em respeito ao princípio da razoabilidade e ao princípio do *non bis in idem*, de imputar absurda a autuação e sanção por três vezes de fato que, ainda que fosse considerado ensejador de sanção administrativa, ocorreu uma única vez. Aduz necessidade de que, caso se julgue pertinente o cometimento de qualquer infração às normas contidas na Resolução nº 141/2010, os três AI devam ser anulados para que seja lavrado apenas um AI resultante do RF nº 169/2012, anulando-se as decisões de todos os três processos administrativos.

8. E requer:

- a) Anulação das autuações impostas, cancelando-as e arquivando os respectivos processos administrativos nos termos do art. 15, inciso I, da Resolução ANAC nº 25/2008.
- b) Reunião de todos os AI relativos ao RF nº 169/2012, em observância ao art. 10, da Resolução ANAC nº 25/2008, ao Enunciado nº 10/JR/ANAC/2010 e ao princípio da economia processual.
- c) A produção de todas as provas em Direito admitidas, especialmente (mas não limitado à): (a) oitiva dos funcionários que teriam composto a equipe de fiscalização mencionada no RF, a ser devidamente identificada pela Agência; (b) requisição, da ANAC à INFRAERO, das filmagens de segurança do SBBR do dia da ocorrência, devendo a Agência identificar e apontar quais passageiros teria realizado *check-in* após o seu encerramento, bem como o horário de chegada (atraso) dos passageiros tidos como preteridos pelo agente atuante.

9. **É o relato.**

PRELIMINARES

10. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

11. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - Com respaldo do art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise,

os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões anteriores.

12. Deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada, ou de qualquer forma descumprir o objeto do contrato de transporte de passageiro (o passageiro ficou em solo) configura a infração capitulada na alínea "p" do inciso III do art. 302 do CBA, que assim dispõe, *in verbis*:

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

(...)

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

(...)

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte.

(Grifou-se).

13. O conceito de preterição de embarque consta da Resolução nº 141/2010, no caput de seu artigo 10, que também dispõe, no § 2º do artigo 11, caso específico de excludente da caracterização da prática infracional, *in verbis*:

RESOLUÇÃO Nº 141/2010

CAPÍTULO III DA PRETERIÇÃO DE PASSAGEIRO

Art. 10. Deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou reserva confirmada configura preterição de embarque.

(...)

Art. 11. Sempre que antever circunstâncias que gerem a preterição de embarque, o transportador deverá procurar por passageiros que se voluntariam para embarcar em outro voo mediante o oferecimento de compensações.

§ 1º As compensações de que trata o caput deverão ser objeto de negociação entre o passageiro e o transportador.

§ 2º Não haverá preterição caso haja passageiros que se voluntariam para ser recomodados em outro voo mediante a aceitação de compensações.

(Grifou-se)

14. Note-se que o art. 10 acima transcrito limita-se a dar o conceito de preterição, sendo que a tipificação da conduta propriamente dita é aquela constante do já citado artigo 302, inciso III, alínea "p" do CBA, de onde se extrai o comando específico da prática proibitiva imposta às empresas concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos.

15. Entretanto, cabe ressaltar que, pela leitura do artigo 11 supra, impõe-se a necessidade de que os passageiros que deixaram de embarcar não tenham se voluntariado a ficar no solo, após negociação com a empresa aérea, para que seja caracterizada a incursão pela empresa aérea na prática infracional.

16. Tem-se, assim, que a norma é clara no sentido de que a empresa, ao deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada, incorre na prática infracional de preterição de embarque.

17. Conforme consta dos autos, quando do *check-in*, os passageiros, que possuíam reserva confirmada e bilhete marcado, foram informados que o despacho já havia sido encerrado e foram, então, impedidos de embarcar. Contudo, verificou-se que o despacho de fato não havia sido encerrado pois outros passageiros ainda eram atendidos no *check-in*. Ademais, os passageiros foram informados que o voo já se encontrava sem assentos disponíveis. Os três passageiros, portanto, deixaram de embarcar no voo originalmente contratado e não foram voluntários para seguir em outro voo, caracterizando-se a preterição de embarque.

18. **Das razões recursais** - Primeiramente, cabe registrar que as razões do recurso ora em análise replicadas da peça da defesa prévia já foram devidamente tratadas pelo decisor em sede de primeira instância, decisão esta que já faz parte da presente análise, razão pela qual são tomadas como já devidamente afastadas.

19. No que concerne à suposta afronta ao princípio do *non bis in idem*, em que pese constituir razão já abordada e devidamente afastada na DC1, cumpre repisar o caráter autônomo e individual da infração preterição, vinculada ao passageiro preterido e não ao voo em que ocorre a preterição, bem como esclarecer alguns pontos específicos.

20. Quanto às alterações da Resolução nº 25/2008 trazidas pela edição da Resolução ANAC nº 306, de 25.2.2014, equivocou-se o interessado no intento de se aplicar a nova redação do §1º do art. 10 aos presentes casos, vez que tal dispositivo tem como objeto o processamento conjunto de reclamações junto à ANAC de passageiros de um mesmo voo, em que se lavrará um único AI, instruído com todas as reclamações processadas. Na verdade, caberia aos feitos ora em análise a previsão normativa do § 2º e do § 3º do citado art. 10, em que a prática de mais de uma infração relacionada a um mesmo contexto probatório enseja a lavratura de um único AI:

RESOLUÇÃO Nº 25, DE 25 DE ABRIL DE 2008

(Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

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 resulta 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)

(Grifou-se)

21. Observe-se que, ainda que se houvesse lavrado um único AI para as três infrações de preterição verificadas pela fiscalização à luz da norma atual, necessariamente se deveria individualizar objetivamente cada uma das delas, sendo a decisão pela aplicação de sanção também tomada de forma individualizada para cada uma das infrações, como efetuado em sede de primeira instância. Não obstante, é de se notar que a o próprio art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008 vigente à época da prática infracional é bastante claro ao dispor que *Para cada infração constatada pelo agente da autoridade de aviação civil será lavrado um AI e instaurado o respectivo processo administrativo* (Redação revogada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014), cabendo assim a lavratura de um AI para cada infração verificada pela fiscalização. E adstrito e vinculado à previsão normativa, o agente autuador tão somente fez cumprir a obrigação de lavar um AI para cada uma das três infrações verificadas no caso, sendo a preterição infração autônoma e afeta a cada passageiro de forma individualizada.

22. Ademais, cabe registrar que, via de regra, as condutas são avaliadas e punidas à luz das normas vigentes no momento de sua prática, entendimento corroborado pela Procuradoria Federal Junto à ANAC no Parecer nº 143/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU sobre a retroatividade da norma mais benéfica no processo sancionador, que deixa claro que a norma somente retroage se ela própria assim determinar e somente para beneficiar o imputado. Assim, tem-se que a Resolução nº 306, de 25.2.2014 que alterou a Resolução nº 25/2016 no artigo apontado pelo interessado não traz em seus dispositivos previsão nesse sentido, razão pela qual deve ser aplicada a redação da norma vigente no momento da constatação da prática da infração.

23. Tampouco é cabível a referência ao Enunciado nº 10/JR/ANAC - 2010 por parte do interessado aos casos ora em análise, vez que este aborda o agravamento da sanção pelo número de passageiros reclamantes relacionadas a um mesmo fato, notadamente, outro objeto que não a preterição de embarque. O próprio enunciado esclarece tratar-se de um único fato que atinge uma multiplicidade de passageiros, como atraso ou cancelamento de voo. No caso de preterição, o fato é a própria preterição,

que está circunscrita à individualidade de cada passageiro preterido, como já dito alhures, e não a determinado voo. Observe-se, ainda, que o próprio enunciado deixa claro que o art. 10 da Resolução 25/2008 não é aplicável quando há mais de uma prática infracional ensejadora de apenamento, valendo-se inclusive da preterição como exemplo:

ENUNCIADO Nº 10/JR/ANAC - 2010

TÍTULO: Agravamento da sanção pelo número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato.

DATA DA APROVAÇÃO: 105ª Sessão de Julgamento da Junta Recursal da ANAC, de 25.11.2010

ENUNCIADO: O disposto no parágrafo único do artigo 10 da Resolução ANAC nº 25/08 aplica-se somente aos casos em que um mesmo fato atinge uma multiplicidade de usuários do serviço, como ocorre quando há atraso ou cancelamento de voo. Dessa forma, não há que se falar na aplicação da referida norma quando temos uma multiplicidade de fatos, todos autônomos, cada um atingindo um único passageiro, a exemplo do que se verifica na preterição por excesso de venda de passagens.

REFERÊNCIA NORMATIVA art. 10, § único, I da Resolução n. 25/08 e art. 58, §1º, VI da Instrução Normativa nº 08/08.

(Grifou-se)

24. Da mesma sorte, o julgado da extinta Junta Recursal a que faz menção em seu recurso (Processo nº 626.197/11-3) não trata de preterição de embarque, senão de caso de atraso de voo, cujo objeto da relação jurídica entre a sociedade e o transportador é o voo que sofreu atraso.

25. Resta claro, pois, que não se trata de um único fato gerador da autuação, mas de três fatos distintos e autônomos, ou seja, a preterição de embarque no voo de referência, na data e local descritos pela fiscalização, de cada um dos três passageiros dispostos nos respectivos AI e RF: Neyvan Silva, Maria Cristina Silva e Lara Silva. Por esta razão, não há que se falar *bis in idem* nos presente casos, nem tampouco em cancelamento dos AI para lavratura de um único novo AI, vez que as autuações respeitaram rigorosamente os termos das normas aplicáveis. Em outras palavras, trata-se de três infrações constatadas que, à luz da norma vigente quando da fiscalização, ensejaram as respectivas autuações com o apenamento individualizado previsto também nos regulamentos.

26. Em que pese devidamente afastado em sede de primeira instância, cumpre esclarecer que em momento algum a fiscalização atribui a negativa de embarque dos passageiros à sua suposta apresentação tardia para o *check-in*, como sugere o interessado em seu recurso e na defesa prévia. Na verdade, a leitura do RF e dos respectivos AI deixa claro que a informação passada aos passageiros de que o despacho já se encontrava fechado não condizia com a realidade dos fatos pois outros passageiros ainda efetuavam *check-in* para o mesmo voo. E, mais adiante, a fiscalização relata também que a própria companhia aérea informara aos passageiros não haver mais assentos disponíveis para o voo que eles tinham contrato de transporte vigente.

27. Desta feita, diferentemente do alegado pelo interessado, consta claro dos autos que os passageiros preteridos sim se apresentaram no horário determinado pela empresa aérea e, ainda assim, tiveram negado seu embarque no voo para o qual tinham reserva confirmada e bilhete marcado, restando caracterizada a preterição de embarque.

28. Outro ponto que merece esclarecimento é o horário da ocorrência disposto no AI e no RF. Como bem observado pelo interessado em sua defesa e no recurso, sim é o horário previsto para partida do voo, vez que a materialidade da infração só se dá com a decolagem da aeronave do voo para o qual o passageiro tinha contrato de transporte vigente e que foi descumprido pelo transportador, sendo caracterizada a preterição. Os fatos relatados pela fiscalização antes da partida do voo caracterizam circunstâncias que ensejam ocorrência de preterição de embarque, que só é materializada quando da partida da aeronave sem passageiro não voluntário embarcado. Desta feita, deve-se ter claro que o horário da infração disposta no AI não diz respeito ao horário da apresentação dos passageiros para embarque de modo a confirmar o alegado atraso na apresentação para *check-in*. Como bem descreve a fiscalização, os passageiros sim se apresentaram no horário pois ainda havia passageiros efetuando despacho para o voo.

29. Quanto à razão do recurso e da defesa de que o RF não se fez acompanhar da imprescindível documentação comprovatória da prática da infração a teor do que exige o artigo 12 da IN ANAC nº 08/2008, registre-se que o conteúdo do parágrafo único do citado dispositivo é cristalino ao evidenciar arbitrariedade de que a juntada dos referidos documentos deve acontecer "sempre que possível":

IN ANAC nº 08/2008

Art. 12. O Relatório de Fiscalização, juntamente com o Auto de Infração, quando já emitido, e demais documentos pertinentes, deverá ser encaminhado para Gerência Geral ou Gerência Regional a qual o agente estiver diretamente subordinado.

Parágrafo único. O relatório de Fiscalização deverá ser instruído com documentos necessários à comprovação da prática de infração, juntando-se, sempre que possível: planos de voo, fotografias, filmagens, laudos técnicos, FIAM (Ficha de Inspeção Anual de Manutenção), e quaisquer outros documentos que considerar pertinentes.

(Grifou-se)

30. Logo, não é possível o entendimento de que tais elementos sejam requisito de validade e subsistência do AI. Em verdade, estes são enumerados pelo artigo 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, todos regularmente observados e constantes daquele documento. Por este motivo, entende-se que não há vício dos AI por ausência de requisitos e, da mesma forma, não há que se falar em sua nulidade.

31. Por derradeiro, no tocante à produção de prova negativa, também chamada prova diabólica, que diz respeito à extrema dificuldade ou impossibilidade de se provar fato negativo, 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.

32. 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 9.784/1999 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.

33. Ainda assim, o interessado-regulado não resta desguamecido 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 os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e, de veracidade, 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).

34. 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 *manus fiscalizatório* 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. E, destarte, insta salientar que as alegações do interessado de negativa da materialidade infracional não se fizeram acompanhar de elementos probatórios capazes de desconstituir os fatos relatados pela fiscalização no AI e no RF.

35. Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram atribuir o alegado vício no presente feito, nem tampouco afastar as práticas infracionais que lhe são atribuídas ao interessado, as quais restaram configuradas nos termos aferidos pela fiscalização.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

36. 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 ANAC 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, alínea "o", do CBA (Anexo I) têm previsão de penalidade pecuniária de multa na seguinte dosimetria:

- d) R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo;
- e) R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário; e
- f) R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

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

38. A DC1 aplicou a sanção de multa por não considerar pertinente ao caso nenhuma das circunstâncias atenuante/agravantes dispostas acima.

39. **Da aplicação da dosimetria ao caso concreto** - Diante de todo o exposto e, em consonância com o prolatado na DC1, não se vislumbra a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante, nem tampouco de circunstância agravante, dentre aquelas dispostas art. 22 da Resolução ANAC nº 25.

40. Nos casos em que não há agravantes nem atenuantes deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008. Entende-se, assim, deva ser mantida a multa aplicada em sede de primeira instância, no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

41. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO cada uma** das multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor da AMERICAN AIRLINES, conforme individualizações no quadro abaixo.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Voo	Hora	Passageiro	Infração	Enquadramento	Multa a ser aplicada em definitivo
00058.022785/2012-58	648442155	498/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Neyvan Silva	Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada	Art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 7.000,00
00058.022799/2012-71	648443153	499/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Maria Cristina Silva	Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada	Art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 7.000,00
00058.022810/2012-01	648445150	500/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Lara Silva	Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada	Art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 7.000,00

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

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

PEDRO GREGÓRIO DE MIRANDA ALVES
Especialista em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1451780



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Gregório de Miranda Alves, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/11/2017, às 19:01, 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 **1272431** e o código CRC **07F2FAE1**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 480/2017

PROCESSO Nº 00058.022799/2012-71

INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES

Brasília, 20 de novembro de 2017.

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1272431). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO cada uma** das multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor da AMERICAN AIRLINES, conforme individualizações no quadro abaixo.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Voo	Hora	Passageiro	Infração	Enquadramento	Multa a ser aplicada em definitivo
00058.022785/2012-58	648442155	498/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Neyvan Silva	Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada	Art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 7.000,00
00058.022799/2012-71	648443153	499/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Maria Cristina Silva	Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada	Art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 7.000,00
00058.022810/2012-01	648445150	500/2012	SBBR	03/01/2012	0248	11:02	Lara Silva	Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada	Art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 7.000,00

3. À Secretaria.

4. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 21/11/2017, às 11:30, 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 **1272452** e o código CRC **A2C6A805**.
