

PARECER N° 703/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00058.034467/2012-30
INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por Descumprimento das Condições Gerais de Transporte, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 06 de março de 2018.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.034467/2012-30	647.641/15-4	0664/2012	OCEANAIR - Salvador	15/10/2007	19/04/2012	10/05/2012	01/06/2012	29/12/2014	01/06/2015	R\$ 4.000,00	11/06/2015	18/11/2015
00058.034449/2012-58	647.729/15-1	0658/2012	OCEANAIR - Salvador	15/10/2007	19/04/2012	10/05/2012	01/06/2012	29/12/2014	08/06/2015	R\$ 4.000,00	11/06/2015	18/11/2015
00058.034464/2012-04	647.649/15-5	0663/2012	OCEANAIR - Salvador	15/10/2007	19/04/2012	10/05/2012	01/06/2012	29/12/2014	08/06/2015	R\$ 4.000,00	11/06/2015	18/11/2015

Enquadramento: art. 302, inciso III, alínea "U" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, c/c o Artigo 22 das Condições Gerais de Transporte, aprovada pela portaria nº676/GC -5, de 13/11/2000.

Infração: Deixar de acomodar o passageiro com reserva confirmada, em voo próprio ou de congêneres, no prazo máximo de 04 (quatro horas) em relação ao horário estabelecido no bilhete de passagem aérea, no cancelamento, atraso ou preterição por excesso de passageiros.

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

INTRODUÇÃO

HISTÓRICO

Do auto de Infração: A Infração foi enquadrada na Alínea "u" do inciso III do Artigo 302 do CBA, com a seguinte descrição:

"A empresa aérea OCEANAIR LINHAS AÉREAS LTDA no dia 15/10/2007, no Aeroporto Internacional de Salvador, Bahia, por conta do atraso do voo ONE6329, deixou de acomodar em voo próprio ou de congêneres, no prazo máximo de 04 (quatro horas, os passageiros:

*Gabriel Vinicius Mamed
 Vagner Rangel Moreira
 Carlos Eduardo Hallais Walsh
 Ilva Reis Ferreira Simão"*

Deixou de acomodá-los em outro voo próprio ou de congêneres, em até quatro horas e não lhes forneceu as facilidades pertinentes.

- 1.
2. Em **Defesa Prévia**, apresenta alegações similares ao três Autos de Infração e aduz, inicialmente, a incidência do princípio *non bis in idem*, por já ter sido penitenciada administrativamente por meio do Auto de Infração nº 0663/2012, relativo ao Passageiro Vagner Rangel Moreira.
3. Quanto ao mérito, justifica-se que o voo apresentou problemas operacionais e, por colocarem a segurança dos passageiros em primeiro lugar, não tiveram tempo hábil para cumprir o horário previsto em *Hotran*, mas que teria ofertado todas as facilidades previstas na legislação.
4. Assim, requer seja julgado insubsistente o Auto de Infração e arquivado o Processo.
5. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações da autuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**.
6. Afirma, que a alegação de caso fortuito, não suficiente para afastar a conduta infracional, haja vista ser um aspecto inerente à atividade desenvolvida pela Interessada.
7. Quanto à incidência do princípio *non bis in idem*, não se faz verdade aos fatos, posto que não se trata do mesmo passageiro afetado pela conduta da companhia aérea.
8. Sendo assim, restou claro a conduta infracional imputada e a impossibilidade de acatar tais argumentos expostos.
9. **Do Recurso**
10. Em sede Recursal, alega a ausência de provas fáticas da prática infracional no Relatório de Fiscalização, conforme determina o Artigo 12, Parágrafo Único, da Instrução Normativa/ANAC nº 08 e não foi sequer mencionado a forma de constatação da conduta imputada, além de afirmar que dele não constam os dados pertinentes ao fato alegado
11. Novamente, alega a incidência do princípio *non bis in idem* face a pluralidade de Autos de Infração relativos ao mesmo voo;
12. Assim, requer, a nulidade do Auto de infração e que seja cancelado o presente Processo Administrativo, por crer atender às obrigações da empresa nesta circunstância, e estas, foram integralmente cumpridas. Portanto, o não-cumprimento do prazo não pode, por si só, ensejar aplicação de penalidade por descumprimento das Condições Gerais de Transporte.

13. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 05/03/2018.

14. **É o relato.**

PRELIMINARES

15. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram 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

16. **Da materialidade infracional - Cancelamento de voo – Não recomendação no prazo de quatro horas:**

17. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na **Alínea “u” do inciso III do Artigo 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986**, que dispõe o seguinte:

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

(...)

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

(...)

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

18. Sobre a disciplina de informações prestadas aos usuários de serviços aéreos prevê a **Instrução de Aviação Civil IAC nº 2203-0399, de 16/03/1999:**

RESPONSABILIDADES

Da Empresa Aérea:

A Empresa Aérea e seus prepostos são os responsáveis em prestar todas as informações aos usuários relativas às Condições Gerais de Transporte, no ato da compra do bilhete.

No caso de mudanças posteriores dessas condições, a empresa aérea deverá fornecer ao usuário todas as informações necessárias relativas ao transporte.

Quando essas mudanças resultarem em atrasos nos horários de partida é necessário que a administração aeroportuária seja informada e é recomendável que a empresa aérea envie todos os esforços no sentido de avisar aos usuários, em tempo hábil, de modo a evitar que eles desloquem-se para o aeroporto desnecessariamente.

19. Com efeito, sobre contrato de transporte de passageiro prevê o **Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Artigo 230 e 231:**

Artigo 230. Em caso de atraso da partida por mais de 04 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Artigo 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

20. Em adição, cumpre assinalar que o **Código Brasileiro de Aeronáutica prevê em seu Artigo 222:**

*Artigo 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, **por meio de aeronave**, mediante pagamento. (grifo nosso)*

21. Cabe ainda mencionar que a **Portaria nº 676/GC-5, de 13/11/2000**, que aprova as Condições Gerais de Transporte, na disciplina sobre Contrato de Transporte, em seu **Artigo 22**, propõe idêntico tratamento para as situações elencadas como **cancelamento, atraso de voo ou preterição por excesso de passageiros**. Dessa forma, nas situações assim identificadas, o mencionado ato normativo indica que a empresa aérea deverá no prazo máximo de 4 (quatro) horas acomodar os passageiros com reserva confirmada em outro voo, próprio ou de congêneres. Contudo, não sendo realizada a acomodação em outro voo, cabe ao passageiro optar entre viajar em outro voo ou obter endosso ou reembolso do bilhete de passagem. O mesmo tratamento deve ser dado se a hipótese for de interrupção ou atraso superior a 4 (quatro) horas em aeroporto de escala. Segue a redação do citado ato normativo:

Artigo 22. Quando o transportador cancelar o voo, ou este sofrer atraso, ou, ainda, houver preterição por excesso de passageiros, a empresa aérea deverá acomodar os passageiros com reserva confirmada em outro voo, próprio ou de congêneres, no prazo máximo de 4 (quatro) horas do horário estabelecido no bilhete de passagem aérea.

§ 1º Caso este prazo não possa ser cumprido, o usuário poderá optar entre: viajar em outro voo, pelo endosso ou reembolso do bilhete de passagem.

§ 2º Caso o usuário concorde em viajar em outro voo do mesmo dia ou do dia seguinte, a transportadora deverá proporcionar-lhe as facilidades de comunicação, hospedagem e alimentação em locais adequados, bem como o transporte de e para o aeroporto, se for o caso.

§ 3º Aplica-se, também, o disposto neste Artigo e seus parágrafos quando o voo for interrompido ou sofrer atraso superior a 4 (quatro) horas em aeroporto de escala.

22. A mesma Portaria, em seu **Artigo 74**, dispõe:

Artigo 74. As empresas aéreas deverão informar, pelo serviço de alto-falante do aeroporto e/ou por outros meios disponíveis, todos os horários de partida e chegada de seus vôos no referido aeroporto, bem como todo e qualquer atraso de partida, chegada ou cancelamento de vôo.

23. Ademais, as empresas de transporte aéreo devem observar certos procedimentos para proceder as alterações em voos regulares, em conformidade com o disposto na Instrução de Aviação Civil nº 1224, de 30/04/2000. Nesse sentido, dispõe o mencionado ato normativo:

3.7 - Os cancelamentos eventuais de voos ou de escalas, para atender interesse da empresa, poderão ser efetuados desde que:

a) nenhum passageiro com reserva confirmada seja prejudicado; e b) o cancelamento da(s) escala(s) não desviar significativamente o itinerário previsto.

24. Por fim, cabe ressaltar que o **Código Brasileiro de Aeronáutica** dispõe, em seu **Artigo 295** que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determina em seu **Artigo 2 2** que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

25. Assim, tendo em vista a disposição legal, interpretada conjuntamente com as condições de transporte estabelecidas pelo, então, órgão ordenador e adotadas por esta ANAC, percebe-se que a extrapolação do 'lapso temporal' de 04 (quatro) horas, tanto o atraso e o cancelamento de voo quanto o *overbooking* não seja tolerado, sendo, assim, considerado como ato infracional, conforme disposto na Alínea "u" do inciso III do Artigo 302 do CBA, por descumprimento das Condições Gerais de Transporte.

26. **Das razões recursais**

27. **Da alegação de inobservância ao princípio "bis in idem"**

28. Em relação a alegação da recorrente de que já fora punida pelo mesmo fato administrativo, especificamente em relação ao Auto de Infração nº 663/2012, de modo que, em decorrência das diversas condenações pelo mesmo fato, deveria ser anulada a penalidade referente ao Auto de Infração que deu origem ao presente processo, devendo os processos serem reunidos em um único, servindo como circunstância agravante, razão que não assiste à recorrente, conforme se demonstra a partir da leitura da Resolução ANAC nº. 25, de 25/04/2008, a qual já se encontrava em vigor à época dos fatos, a qual versa trata sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, cujo art. 10, com a redação então em vigor, assim dispunha, *in verbis*:

Art. 10. Para cada infração constatada pelo agente da autoridade de aviação civil será lavrado um AI e instaurado o respectivo processo administrativo.

Parágrafo único. No caso de infração decorrente do transporte aéreo público regular, da qual resulte reclamação de mais de um passageiro com reserva confirmada para o mesmo vôo, poderá ser aberto um único processo administrativo para todas as reclamações, considerando-se para efeitos de agravante o número de reclamações recebidas.

29. Ademais, é fato que a apuração conjunta de infrações conexas não pode servir para minorar a penalidade aplicada, colocando-a em patamar inferior ao que seria atingido no caso do processamento individualizado.

30. Ressalta-se que, em caso de preterição, cada ocorrência prejudica individualmente um passageiro, de modo que **cada preterição quanto à alteração prevista do contrato de transporte em relação a um determinado passageiro**, diferentemente do atraso e do cancelamento de voo não previstos, **dá ensejo a uma infração autônoma**.

31. Em adição, cumpre mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784, admite a possibilidade da reforma para agravar a situação do recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão:

Lei nº 9.784

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

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

32. Entretanto, tal medida (notificação da interessada para se manifestar sobre a possibilidade de agravamento) apresenta-se desnecessária, pois no caso, pelas informações prestadas pela própria recorrente, foram lavrados pela fiscalização vários Autos de Infração (AI), um para cada passageiro prejudicado, originando processos diferentes. Assim, no caso, deverá ser a empresa penalizada com uma sanção, no valor mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), **para cada infração – preterição de passageiro -, em cada processo**, de modo que não proceda a alegação da empresa aérea, ora recorrente, de que os processos estão sendo cobrados em duplicidade. Assim sendo, não caracteriza "bis in idem" a aplicação de penalidades, de forma individualizada, conforme demonstrado.

33. **Da alegação de ausência de provas da prática infracional no Relatório de Ocorrência:**

34. No que concerne à alegação de que o Auto de Infração não se faz acompanhar da imprescindível documentação comprobatória da prática de infração, a teor do que preceitua o art. 12 da Instrução Normativa nº 08, de 6 de junho de 2008. É de se apontar, que a Instrução Normativa ANAC nº 08, de 06/06/2008, que trata sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de sanções no âmbito desta Agência Reguladora, assim dispõe, em seus Artigos 3º, 4º, 11 e 12, *in verbis*:

35.

Art. 3º O início do Processo Administrativo para a apuração de infrações aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e aplicação de sanção é originado por Auto de Infração decorrente de:

I - constatação imediata de irregularidade;

II - Relatório de Fiscalização.

Art. 4º Constatada a infração aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de Aviação Civil e de Infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, será lavrado o auto de infração, em formulário próprio, conforme modelo constante no Anexo 1 desta Instrução, sem emendas ou rasuras, em duas vias, destinando-se a primeira via à instrução do Processo e a segunda via ao autuado.

Art. 11. O agente no exercício da atividade fiscalizadora ao constatar a infração poderá lavrar, desde logo, o pertinente auto de infração.

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.

36. Já a Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que disciplina sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, dispõe no art. 4º que o processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI, dispondo, ainda, em seus artigos 5º, 8º, 9º e 10:

37.

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

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 atuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

Art. 9º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

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, em vigor em 30.3.2014)

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

39. Desta forma, conforme se vê dos normativos supra, s.m.j., o resta claro a comprovação material da infração a partir da leitura Relatório de Fiscalização, de modo a facultar à fiscalização, o qual detalha os fatos que ensejaram a lavratura do AI.

40.

41. **Da alegação de inexistência de prática infracional por parte da Recorrente:**

42. Tal alegação não prospera. O Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer):

“Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis.”

43.

44. A Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: “Art. 4º. O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.”

45. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

46.

47. Registre-se, contudo, que o conteúdo do parágrafo único do art. 12 da IN nº 08/2008 é cristalino ao evidenciar arbitrariedade de que a juntada dos referidos documentos deve acontecer sempre que possível:

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.

(destacamos)

48. Logo, não é cabível o entendimento de que tais elementos sejam requisitos de validade e subsistência do AI. Em verdade, estes são enumerados pelo artigo 8º da Resolução ANAC 25/2008, todos regularmente observados e constantes daquele documento.

49. A infração pode ser atestada pelo próprio agente administrativo, que nada o impede de atuar de ofício e atestar as informações que foram verificadas no local, instruindo quando possível dos documentos citados no parágrafo único do art. 12 da referida IN ANAC 08, e lavrando,

por conseguinte, o respectivo Auto de Infração. A IN ANAC 08, em seu art. 11 reforça a possibilidade de atuação de ofício pelo INSPAC, para lavrar o Auto de Infração e em seu artigo 21, traz os documentos necessários para instrução do processo administrativo e encaminhamento para a Junta de Julgamento:

50.

IN ANAC nº 08/08

Capítulo IV - Do Relatório de Fiscalização

Art. 11. O agente no exercício da atividade fiscalizadora ao constatar a infração, poderá lavrar, desde logo, o pertinente auto de infração. (Grifou-se)

(...)

51. Vale lembrar que a atuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

52. A esse respeito, acerca do argumento de prova negativa (ou diabólica) trazido tanto no recurso administrativo quanto nas alegações após as convalidações feitas em segunda instância administrativa, temos que no Direito Administrativo a teoria da prova diabólica, 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.

53. Ainda assim, o interessado-regulado não resta desguarnecido e não há que se falar em nulidade do processo ou cerceamento do direito de defesa. Como sabido, a presunção é relativa e pode ser desconstituída mediante demonstração cabal nos autos do processo específico de que a aferição do poder público não condiz com a realidade; A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que 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).

54. 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.

55. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

56. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

57. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (“o reconhecimento da prática da infração”) entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

58. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

59. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano.

60. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise sob nº .1589801, ficou demonstrado que NÃO há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação. Deve ser considerada, assim, essa circunstância atenuante como causa da **manutenção** do valor da sanção.

61. Dada a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo, à época dos fatos, do Anexo da Resolução ANAC nº 25/2008.

62. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), tem-se que apontar a sua regularidade, por estar dentro dos limites impostos, à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

63.

CONCLUSÃO

Ante o exposto, conclui-se:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeropuerto / Piloto Companhia	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO	VALOR DA MULTA
00058.034467/2012-	647.641/15.4	0664/2012	OCEANAIR/AVIANCA	15/10/2007	Deixar de acomodar o passageiro com reserva confirmada, em voo próprio ou de congênere, no prazo máximo de 04 (quatro horas) em	art. 302, inciso III, alínea "U" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, c/c o Artigo 22 das	NEGADO O PROVIMENTO, MANTENDO O VALOR DA MULTA	R\$

30	047.041/15-4	0004/2012	OCEANAIR/AVIANCA	15/10/2007	relação ao horário estabelecido no bilhete de passagem aérea, no cancelamento, atraso ou preterição por excesso de passageiros.	Condições Gerais de Transporte, aprovada pela portaria nº676/GC -5, de 13/11/2000.	MULTA APLICADA EM SEDE DE PRIMEIRA INSTÂNCIA.	4.000,00
00058.034449/2012-58	647.729/15-1	0658/2012	OCEANAIR/AVIANCA	15/10/2007	Deixar de acomodar o passageiro com reserva confirmada, em voo próprio ou de congênere, no prazo máximo de 04 (quatro horas) em relação ao horário estabelecido no bilhete de passagem aérea, no cancelamento, atraso ou preterição por excesso de passageiros.	art. 302, inciso III, alínea "U" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, c/c o Artigo 22 das Condições Gerais de Transporte, aprovada pela portaria nº676/GC -5, de 13/11/2000.	NEGADO O PROVIMENTO, MANTENDO O VALOR DA MULTA APLICADA EM SEDE DE PRIMEIRA INSTÂNCIA.	R\$ 4.000,00
00058.034464/2012-04	647.649/15-5	0663/2012	OCEANAIR/AVIANCA	15/10/2007	Deixar de acomodar o passageiro com reserva confirmada, em voo próprio ou de congênere, no prazo máximo de 04 (quatro horas) em relação ao horário estabelecido no bilhete de passagem aérea, no cancelamento, atraso ou preterição por excesso de passageiros.	art. 302, inciso III, alínea "U" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, c/c o Artigo 22 das Condições Gerais de Transporte, aprovada pela portaria nº676/GC -5, de 13/11/2000.	NEGADO O PROVIMENTO, MANTENDO O VALOR DA MULTA APLICADA EM SEDE DE PRIMEIRA INSTÂNCIA.	R\$ 4.000,00

64.

65.

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

67. **Submeta ao crivo do decisor.**

Eduardo Viana

SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 13/03/2018, às 17:10, 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 **1607743** e o código CRC **72C92887**.

Referência: Processo nº 00058.034467/2012-30

SEI nº 1607743



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 700/2018

PROCESSO Nº 00058.034467/2012-30

INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A

Brasília, 12 de março de 2018.

1. Conheço do recurso que foi recebido sob o efeito suspensivo, com respaldo no art. 16 da Res. ANAC 25/2008. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1605447). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tomando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Entendo preservados contraditório e ampla defesa inerentes ao feito, uma vez analisados todos os documentos e manifestações constantes dos autos. Corroboro que as alegações recursais foram insuficientes para afastar a materialidade infracional que restou bem caracterizada ao longo de todo o certame.

3. 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** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor da OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Piloto Companhia	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO	VALOR DA MULTA
00058.034467/2012-30	647.641/15-4	0664/2012	OCEANAIR/AVIANCA	15/10/2007	Deixar de acomodar o passageiro com reserva confirmada, em voo próprio ou de congêneres, no prazo máximo de 04 (quatro horas) em relação ao horário estabelecido no bilhete de passagem aérea, no cancelamento, atraso ou preterição por excesso de passageiros.	art. 302, inciso III, alínea "U" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, c/c o Artigo 22 das Condições Gerais de Transporte, aprovada pela portaria nº676/GC -5, de 13/11/2000.	NEGADO O PROVIMENTO, MANTENDO O VALOR DA MULTA APLICADA EM SEDE DE PRIMEIRA INSTÂNCIA.	R\$ 4.000,00

4. À Secretaria.

5. Notifique-se.

6. Publique-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 19/03/2018, às 17:24, 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 **1589804** e o código CRC **C79C31F2**.

