



**PARECER Nº** 111/2018/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00058.034456/2012-50  
**INTERESSADO:** OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A

## PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

**Infração:** Deixar de proporcionar, caso o usuário concorde em viajar em outro voo do mesmo dia ou do dia seguinte, as facilidades de comunicação, hospedagem e alimentação em locais adequados, bem como o transporte de e para o aeroporto, se for o caso, quando ocorrer cancelamento, atraso ou preterição por excesso de passageiros e não houver acomodação em voo próprio ou de congênere no prazo máximo de 04 (quatro) horas.

**Enquadramento:** art. 22, §2.º das Condições Gerais de Transporte, aprovadas pela Portaria 676/GC-5, de 13/11/2000, de 13/11/2000 c/c o art. 302, inciso III, alínea *u* da Lei 7.565, de 19/12/1986 (CBA).

**Proponente:** Iara Barbosa da Costa - SIAPE 0210067 - Portaria ANAC nº 2.786, de 16/10/2015.

### 1. **DO HISTÓRICO DO PROCESSO:**

1.1. Esta análise decorre do retorno do processo **00058.034456/2012-50**, que após Decisão Monocrática de Segunda Instância Administrativa 341 (SEI 1524283) que notificou a empresa, com base no *caput* e o Parágrafo Único do artigo 64 da Lei 9.784/99, pois o interessado necessitaria ser previamente cientificado, para que esta se manifestasse no prazo de 10 (dez) dias, em razão da detecção por esta relatora da presença de diversos créditos de multa (ANEXO 1555997), quitados ANTES de **29/12/2014**, em data anterior, portanto, à Decisão de Primeira Instância Administrativa (DC1), fazendo-se necessário, assim, o afastamento da atenuante, podendo o valor da multa sofrer um AGRAVAMENTO para o patamar médio.

1.2. Cumpre observar que na Decisão de Primeira Instância Administrativa (DC1), prolatada em **29/12/2014**, havia sido imputada, à interessada, uma multa no valor de R\$ 4.000,00, (quatro mil reais), pois o *Decisor* entendeu pela *inexistência de aplicação de penalidades no último ano* fazendo uso do atenuante previsto no Inciso III do §1.º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25 de abril de 2008.

1.3. Através do Aviso de Recebimento (AR) JT614078001BR (SEI 01867761) a empresa foi notificada da Possibilidade de Agravamento do valor da multa prolatada em DC1, em **29/12/2014**.

1.4. Consta nos autos Pedido de Vista do Auto de Infração 000661/2012, SEI 1873289.

1.5. Em complemento ao recurso, a OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A (AVIANCA) apresentou Resposta à Notificação de Agravamento ao Auto de Infração **000661/2012** (SEI 1882277), onde reitera os termos do recurso apresentado em impugnação à Decisão de Primeira Instância Administrativa, requerendo que seja desconsiderada a possibilidade de agravamento da sanção aplicada.

### 2. **DOS OUTROS ATOS PROCESSUAIS:**

- Registro de Ocorrência - RO - ROBA02SSV00128-15/10/2007 (fls. 05);
- Comprovante de venda de bilhete aéreo (fls. 02);
- Solução de Contingências - Relação Nominal de Passageiros (fls. 03; 27/29);
- Registro do Fiscal - RF (fls. 04);
- Registro do Fiscal - RF (fls. 08);
- **Auto de Infração [AI] n° 000661/2012, de 19/04/2012** (fls. 09);
- Relatório de Fiscalização SRE/GFIS/000304/2012, datado de 19/04/2012 (fls.10/11);
- **Aviso de Recebimento [AR], referente ao AI, datado de 14/05/2012** (fls. 12);
- Termo de Juntada de Documentos (fls.13);
- Folha de encaminhamento (fls.14);
- **Defesa Prévia [DP], protocolizada em 01/06/2012** (fls. 15/23);
- Diário de Bordo (fls. 24/26);
- Procuração (fls. 30/31; 60);
- ATA da AGE (fls. 32/50);
- **Decisão condenatória de Primeira Instância Administrativa, datada em 29/12/2014** (fls. 51/57);
- Notificação de Decisão, *OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A*, datada de 28/05/2015 (fls. 58);
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância, em 01/06/2015** (fls. 59);
- Comprovante de pagamento no BB (fls. 61);
- Formulário de Solicitação de cópias (fls. 62);
- Certidão/Declaração (fls. 63);
- **Recurso Administrativo [RC], protocolizado em 11/06/2015**(fls. 64/71);
- Despacho ASJIN sobre a tempestividade do recurso interposto (fls. 72).

### 3. **PROPOSTA DE DECISÃO DA RELATORA:**

#### 3.1. **DO MÉRITO**

3.1.1. *Quanto à fundamentação da matéria - Atraso do voo por mais de 04 (quatro) horas - deixar de proporcionar, caso o usuário concorde em viajar em outro voo do mesmo dia ou do dia seguinte, as facilidades de comunicação, hospedagem e alimentação em locais adequados, bem como o transporte de e para o aeroporto, se for o caso, quando ocorrer cancelamento, atraso ou preterição por excesso de passageiros e não houver acomodação em voo próprio ou de congênere no prazo máximo de 04 (quatro) horas.*

A empresa foi autuada por ter infringido as normas que dispõem sobre os serviços aéreos, pois no ato de embarque no voo OC 6329, das 18h00min do dia 15/10/2007 (Salvador/Rio de Janeiro), a equipe de Fiscalização da Seção de Aviação Civil do Aeroporto de Salvador (SBSV) constatou que a OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA) quanto as alterações do contrato de transporte aéreo, deixou de proporcionar as facilidades pertinentes ao passageiro *Ilva Reis Ferreira Simão*, por ocasião do atraso de de mais de quatro horas do mencionado voo.

Diante da infração do processo administrativo em questão, após a notificação ao interessado da possibilidade de ocorrência de AGRAVAMENTO do valor da multa, de acordo com a Decisão Monocrática de Segunda Instância 341 (SEI 1524283) o recurso da empresa será analisado com fundamento na alínea 'u' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

**CBA**

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

(...)

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

(...)

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

Observa-se que o ato infracional encontra-se tipificado na parte inicial da alínea “u” reproduzida acima, o que nos leva a buscar o dispositivo infringido dentro das Condições Gerais de Transporte, esta aprovada pela Portaria nº. 676/GC-5, de 13/11/2000, conforme veremos oportunamente.

Esta ASJIN, em outras decisões, já corroborou o lapso temporal de até 04 (quatro) horas para que a empresa aérea possa providenciar o embarque do passageiro, em voo próprio ou de congênere, sem que venha a ser penalizada pela ocorrência. Ressalta-se, ainda, a necessidade de se oferecer as facilidades aos passageiros prejudicados com o atraso ou cancelamento do voo e, até mesmo, preteridos por excesso de passageiros, enquanto a empresa toma as devidas providências para a acomodação do passageiro. Tais facilidades devem ser adequadas às necessidades do passageiro, entretanto, a empresa aérea não pode se escusar de oferecer as previstas facilidades, conforme dispõe o §2º do artigo 22 da Portaria nº. 676/GC-5, de 13/11/2000, abaixo descrito, *in verbis*:

**Portaria nº. 676/GC-5 de 13/11/2000**

*Art. 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 congênere, 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.*

(grifos nossos)

Como podemos observar a norma impõe uma ação da empresa transportadora, na medida em que o passageiro concorde em viajar em outro voo, do mesmo dia ou do dia seguinte, quando o prazo de 4 horas não seja cumprido. Observa-se que a norma utiliza-se da expressão “DEVERÁ”, ou seja, impondo, como dito, uma obrigação à empresa no caso de se configurar a circunstância prevista.

Importante ressaltar, então, que as facilidades previstas (comunicação, hospedagem e alimentação) não são alternativas, mas, sim, cumulativas, com exceção da facilidade de transporte, a qual a norma possibilita o oferecimento apenas se for o caso, pois em certas situações esta possibilidade não se torna prática, como, por exemplo, no caso da ocorrência se dar no local de residência do passageiro.

Desta forma, entendo que a empresa aérea deve oferecer todas as facilidades previstas, quais sejam: comunicação, hospedagem, alimentação e transporte, esta última apenas quando for apropriado.

Na verdade, a norma não prevê a exclusão de quaisquer facilidades, as quais, como já dito, são cumulativas, não alternativas, entretanto, na interpretação do dispositivo normativo, temos que ter em mente os aspectos práticos e de viabilidade, de forma que o referido dispositivo venha regular a matéria de forma justa, sem trazer encargos excessivos para as partes envolvidas (empresa aérea e/ou passageiro).

Conforme já apresentado, o mandamento normativo é claro e objetivo, devendo ser observado pelas empresas aéreas, as quais, na hipótese do *caput* do artigo 22 das Condições Gerais de Transporte, devem oferecer TODAS as facilidades previstas (§2º).

Entendo que cabe à empresa aérea a apresentação das justificativas no sentido de afastar a possibilidade/viabilidade de oferecimento de certas facilidades, as quais deverão ser analisadas pela fiscalização de forma que, assim, venha reconhecer ou não quanto à impossibilidade de oferecimento de uma determinada facilidade, conforme confrontação entre a norma e a situação fática.

Podemos, então, concluir que é, sim, passível de aplicação da providência administrativa de

multa por descumprimento das Condições Gerais de Transporte (parte inicial da alínea “u” do inciso III do artigo 302 do CBA), quando a empresa transportadora deixa de cumprir com o disposto no §2º do artigo 22 da Portaria nº. 676/GC-5, de 13/11/2000, inclusive, quando se tratar de aeroporto de conexão.

### 3.1.2. *Quanto às Alegações do Interessado*

Primeiramente, cumpre observar que as alegações colocadas em defesa (fls. 15/23), já foram desconstruídas de forma bastante eficaz pelo *Decisor* de Primeira Instância Administrativa (fls. 51/57).

Em recurso, quanto a afirmação de Nulidade do Auto de Infração por entender a **ausência de comprovação da prática infracional** (fls. 65), cumpre observar que os atos de um fiscal, no exercício das atividades de fiscalização, são providos de legitimidade e certeza até que surjam provas em contrário, existindo, efetivamente, a figura do Relatório de Fiscalização para corroborar o que foi lavrado no Auto de Infração. Então, o fiscal não lavraria o Auto se efetivamente a empresa não houvesse incorrido em infração ao não efetuar a conciliação dos documentos de identificação com o cartão de embarque dos passageiros do voo AVIANCA OC 6329, das 18h00min do dia 15/10/2007 (Salvador/Rio de Janeiro).

Continuando, ainda sobre a alegada nulidade do Auto de Infração, quanto a reclamação de o **Relatório de Fiscalização não se fazer acompanhar do rol de documentos previstos no Parágrafo Único do art. 12 da Instrução Normativa n.º 08, de 06/06/2008**, a interessada deveria atentar para o teor deste mesmo parágrafo abaixo transcrito:

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.*

O motivo da lavratura do Auto de Infração **000661/2012** foi deixar de proporcionar as facilidades a passageira **Ilva Reis Ferreira Simão**, por ocasião do atraso de mais de 04 (quatro) horas do voo 6329 (SBSV/SBGL), das 18h00 do dia 15/10/2007, assim, documentos tipo planos de voo, filmagens, laudos técnicos, FIAM (Ficha de Inspeção Anual de Manutenção), não são imprescindíveis para caracterizar a infração, fato previsto no já mencionado Parágrafo Único do art. 12 "*...sempre que possível...*", então, a não integração dos documentos acima relacionados ao Relatório de Fiscalização não acarreta a nulidade do Auto de Infração, como pode ser observado no §1.º do art. 13 da já citada IN n.º 08/2008, em obediência ao princípio da celeridade e da economia processual :

#### CAPÍTULO V DOS ATOS E TERMOS PROCESSUAIS

Art. 13. Os atos e termos processuais previstos nesta Instrução conterão somente o indispensável à sua finalidade, sem espaços em branco, entrelinhas, rasuras e emendas não ressalvadas.

*§ 1º Na prática dos atos processuais será observado o princípio da celeridade e da economia processual, não se permitindo exigências que não sejam estritamente necessárias à elucidação da matéria.*

Prosseguindo, quanto a afirmação (fls. 67) "*É certo que no caso em análise o dispositivo acima mencionado não foi observado pela fiscalização ao relatar a ocorrência Não é sequer mencionada a forma de constatação da infração*" cumpre observar que novamente a alegação não procede, pois ao contrário do que afirma a recorrente a infração é discriminada assim no Auto de Infração 000661/2012 :"*Foi constatado pela equipe de fiscalização da Seção de Aviação Civil do Aeroporto de Salvador...*". Então, a alegação não deve prosperar

Ainda nas fls. 67, quanto a alegação de que "*Tratando-se de constatação de ausência de cumprimento do disposto no art. 22 da Portaria 676/GC-5, o oferecimento das facilidades previstas, somente poderia ter sido constatado por relato da própria passageira ou acompanhamento do atendimento pessoal a passageira pelo fiscal, o que não ocorreu.*" A respeito do assunto, deve ser observado que a reclamação

do passageiro é motivo para a realização da Ação Fiscal. No entanto, a identificação do ato infracional pelo agente competente deste Órgão Regulador é suficiente para a abertura e continuidade do Processo Administrativo Sancionador, não sendo necessário nesses casos, a possível reclamação do passageiro, como no caso em discussão.

Quanto ao seu inconformismo, no momento em que discorre sobre a Aplicação do Princípio do *Non Bis In Idem* alegando que "...o Auto de Infração 000659/2012, também lavrado em desfavor da ora recorrente, descreve a mesma ocorrência, relacionada ao mesmo voo, na mesma data e com fundamento em dita infração ao mesmo dispositivo legal." (fls. 69), deve ser observado que o Auto de Infração 000659/2012 realmente descreve o mesmo tipo de infração motivo da lavratura do AI 000661/2012, em discussão. Contudo, embora passageiro do mesmo voo, trata-se de um outro usuário, com poder de escolha diferente, o que faz da infração que motivou a lavratura do AI 000659/2012, a não disponibilização das facilidades ao passageiro Vagner Rangel Moreira, uma infração distinta daquela que motivou a lavratura do Auto em discussão, 000661/2012, e assim, pode ser analisado de forma individualizada, uma vez que estão ausentes os requisitos de identidade configuradores do *bis in idem*, quais sejam, a identidade de sujeitos em relação aos mesmos fatos e fundamentos.

Prosseguindo, cumpre observar que o princípio de vedação *ao bis in idem* não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

Não se pode afirmar que a garantia do *non bis in idem* impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. **Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador**: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

*[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.*

Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008, em seu art. 10, §§ 2º e 3º, registra 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: (grifo meu)

*§ 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.*

*§ 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.* (grifo meu)

Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, **explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais**. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre **descumprimento de um mesmo dever**, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

Finda as alegações quanto ao *Non Bis In Idem*, a recorrente fala da desnecessidade da apresentação e outros documentos que comprovem a disponibilização das facilidades (fls. 74), afirmando que seria suficiente apenas a apresentação da Tabela de SOLUÇÃO DE CONTINGÊNCIA (fls. 03; 27/29), que consideram o documento oficial apto a comprovar o oferecimento de facilidades aos passageiros. Ora, mais uma vez a alegação da recorrente não deve prosperar, isto porque, ratificando o que já foi descrito pelo *Decisor* de Primeira Instância administrativa (fls. 55), a Tabela, apenas atesta, o planejamento da oferta de facilidades aos usuários do voo 6329, contudo, é apenas um planejamento, não significando necessariamente, que este tenha se convertido em efetiva disponibilização das facilidades ao reclamante.

Em complementação ao recurso, em Resposta a Notificação de Agravamento ao **AI 000661/2012** (SEI 1882277), a *OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA)* questiona o afastamento da atenuante que possibilita uma situação de gravame ao processo em discussão.

Analisando as alegações pertinentes *a inexistência de aplicação de penalidade no último ano* conforme preceitua o inciso III do §1.º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008, deve ser observado que estas não procedem, isto porque verificando o **Anexo 1555997** esta relatora detectou a presença de 24 (vinte e quatro) créditos de multa, com as características abaixo discriminadas, considerando o período de **15-10-2006 a 15-10-2007**, uma vez que a infração que motivou a lavratura do Auto em discussão, ocorreu em **15-10-2007**:

Data da ocorrência das infrações que originaram os créditos de multa constantes no **Anexo 1555997** : todos os 24 (vinte e quatro) estão compreendidos no intervalo de 15-10-2006 a 15-10-2007.

Data do pagamento dos 24 (vinte e quatro) créditos de multa discriminados no **Anexo 1555997**: TODOS ANTES de **29/12/2014**, ocorrendo a partir desta data, a extinção dos mencionados créditos de multa. Prosseguindo, a Decisão de Primeira Instância Administrativa (DC1) foi proferida em **29/12/2014**. Então, como pode ser depreendido, os créditos foram quitados ANTES da DC1, e assim, fica afastada a condição atenuante considerada quando da prolação da multa, surgindo assim, a possibilidade de AGRAVAMENTO do valor da multa proferida em DC1.

Assim, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

Isso posto, restou configurada a infração apontada no AI n.º **000661/2012**.

#### 4. **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

4.1. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática da infração cuja autuação está fundamentada na alínea 'u' do inciso III do art. 302 do CBA, c/c o §2.º do art. 22 da Portaria 676/GC-5, de 13/11/2000 - Das Condições Gerais de Transporte -, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (art. 295 da Lei n.º 7.565/86).

4.1.1. Prosseguindo, destaca-se que, com base no Anexo II, Pessoa Jurídica, da Resolução ANAC n.º 25/2008, o valor da multa referente à alínea 'u' do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

4.1.2. Nesse contexto, cumpre observar que, após a possibilidade de agravamento do valor da

multa apontado na Decisão Monocrática de Segunda Instância 341 (SEI 1524283), de 15/02/2018, e ratificado neste Parecer, é possível que o valor da multa seja majorado ao patamar médio, valor de R\$ 7.000,00.

4.1.3. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08, dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º deste mesmo artigo.

#### 4.2. *Das Circunstâncias Atenuantes*

4.2.1. Na Decisão de Primeira Instância (fls. 56), foi considerada a existência de circunstâncias atenuantes para a dosimetria da pena, em alusão ao inciso III do §1.º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008 ou no inciso III do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, *inexistência de aplicação de penalidades no último ano*.

#### 4.3. *Das Circunstâncias Agravantes*

4.3.1. Na Decisão de Primeira Instância (fls. 56), foi considerada a inexistência de circunstâncias agravantes para a dosimetria da pena, em alusão aos incisos do §2.º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

#### 4.4. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Contudo, após a possibilidade de agravamento do valor da multa apontada na Decisão Monocrática de Segunda Instância 341 (SEI 1524283), de 15/02/2018, e ratificado neste Parecer, em razão do afastamento da condição atenuante *da inexistência de aplicação de penalidades no último ano*, prevista no inciso III do §1.º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008, majorando a multa do patamar mínimo ao patamar médio, é possível o aumento do valor da multa do patamar mínimo ao patamar médio.

Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e a existência da circunstância agravante, a multa deve ser majorada para o seu patamar médio, R\$ 7.000,00, conforme previsto no art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08, que dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes artigos.

## 5. **CONCLUSÃO**

5.1. Desta forma, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **AGRAVANDO** o valor da multa para R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

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

**Submete-se ao crivo do Decisor.**

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2018.

**IARA BARBOSA DA COSTA**  
**Administrador - SIAPE 0210067**



Documento assinado eletronicamente por **Iara Barbosa da Costa, Administrador**, em 26/10/2018, às 15:46, 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 **2344213** e o código CRC **1EB31028**.





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 98/2018**

PROCESSO Nº 00058.034456/2012-50

INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA), contra Decisão de 1.ª Instância da Superintendência de Ação Fiscal (SFI), proferida em **29/12/2014**, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pela prática da infração descrita no AI nº **000661/2012**, em razão de a empresa após o atraso de mais de 04 (quatro) horas do voo OC 6329, das 18h00min do dia 15/10/2007 (Salvador/Rio de Janeiro), não haver disponibilizado *as facilidades de comunicação, hospedagem e alimentação em locais adequados, bem como o transporte de e para o aeroporto, a Ilva Reis Ferreira Simão*, passageiro do mencionado voo, infração capitulada no art. 22, §2.º das Condições Gerais de Transporte, aprovadas pela Portaria 676/GC-5, de 13/11/2000 c/c o art. 302, inciso III, alínea u da Lei 7.565, de 19/12/1986 (CBA).

2. Anteriormente, em Decisão Monocrática de Segunda Instância Administrativa 341 (**SEI 1524283**), a empresa foi notificada em razão da possibilidade de agravamento do valor da multa, pois foram detectados 24 (vinte e quatro) créditos de multa (**ANEXO 1556327**), quitados ANTES de **29/12/2014** - data da prolação da Decisão de Primeira Instância Administrativa (DC1) - sendo-lhe dado o prazo de 10 (dez) dias para que se manifestasse ante a possibilidade do majoração do valor da multa do patamar mínimo para o patamar médio.

3. Cumpre observar que quando da Decisão de Primeira Instância Administrativa proferida em **29/12/2014**, a multa foi fixada considerando a existência da atenuante prevista no Inciso III do §1.º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25 de abril de 2008 ao entender pela *inexistência de aplicação de penalidades no último ano*.

4. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer 111/2018/JULG ASJIN/ASJIN - SEI 2344213**], e com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA), CNPJ nº 02.575.829.0001-48, e **AGRAVAR** a multa para o valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, sem atenuantes e sem agravantes, em razão do afastamento da circunstância atenuante (*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*) prevista no Inciso III do §1.º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25 de abril de 2008, pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº **000661/2012**, capitulada na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c art. 22, §2.º das Condições Gerais de Transporte, aprovadas pela Portaria 676/GC-5, de 13/11/2000, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº **00058.034456/2012-50** e ao Crédito de Multa nº (SIGEC) **647635150** .

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

Notifique-se.

Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 09/11/2018, às 17:23, 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 **2348025** e o código CRC **37654459**.