

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 8/2018

PROCESSO Nº 00066.003076/2016-06

INTERESSADO: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A

Brasília, 08 de outubro de 2018.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA
MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00066.003076/2016-06	661030177	000011/2016	Aeroporto Internacional de Viracopos	10/12/2015	05/01/2016	27/01/2016	Não apresentada	28/07/2017	06/10/2017	R\$ 7.000,00	06/10/2017

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

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

1. HISTÓRICO

1.1. Trata-se de recurso apresentado pela **AZUL Linhas Aéreas Brasileiras S/A, doravante Autuada, Recorrente, Empresa** em desfavor de decisão administrativa de primeira instância no processo administrativo em epígrafe, originado a partir da lavratura do Auto de Infração nº 000011/2016, pelo descumprimento do que preconiza o art. 10 da Resolução nº 141, de 09/03/2010, c/c o art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

1.2. O auto de infração descreveu a ocorrência como:

A empresa aérea descumpriu o contrato de transporte ao não permitir que o passageiro Paulo Rogério Guimarães localizador NG2SMX embarcasse no voo AD4350. O passageiro foi preterido e não era voluntário para embarcar em outro voo. Nº DO VOO 4350 DATA DO VOO 10/12/2015.

1.3. O relatório de fiscalização (000009/2016) detalhou a ocorrência como:

a) Que no dia 10/12/2015 o passageiro **Paulo Rogério Guimarães localizador NG2SMX** abordou a equipe de fiscalização na sala de embarque do Aeroporto de Viracopos as 17h07 informando que desembarcou do voo proveniente de Brasília (DF) e foi impedido de prosseguir viagem no voo de conexão para Juiz de Fora/Zona da Mata (MG). O passageiro alegou que a empresa não permitiu o seu embarque devido ao pouso da aeronave do voo de origem ocorrer em horário que impossibilitava o embarque do passageiro no voo de conexão da sua viagem. Além disso, o passageiro informou que o funcionário da empresa Azul pediu que se deslocasse até o guichê de atendimento da empresa para realizar a remarcação do voo que não tinha embarcado.

b) O passageiro havia contratado o itinerário Brasília (BSB) a Juiz de Fora/Zona da Mata (IZA) nas seguintes etapas: 1- AD 2613(Brasília BSB/Viracopos VCP) saída prevista as 15h02 e chegada as 16h40; 2- AD 4350 (Viracopos VCP/ Juiz de Fora/Zona da Mata IZA) saída prevista as 17h09 e chegada as 18h20.

c) O fato da empresa aérea oferecer as alternativas de remarcação do voo prevista em caso de preterição descrita no art. 12 da Resolução ANAC nº 141/2010 não justificaria a sua conduta pois o passageiro em questão não foi voluntário para embarcar em outro voo conforme preconiza o art. 11 da citada Resolução.

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

d) As informações sobre os horários de partida e chegada dos voos AD2613 e ADA350 foram verificadas com a pesquisa (em anexo) no site da ANAC realizada na página VFA Voo Regular Ativo (<http://www2.anac.gov.br/vra/>) confirmando que o voo AD2613 teve a partida e a chegada nos horários previstos e o, voo AD4350 teve um atraso de 05 (cinco minutos em sua partida. A venda feita no contrato de transporte em questão prejudica o passageiro pois o intervalo entre a chegada do voo AD2613 (16h40) em Viracopos e a partida do voo AD4350 (17h09) foi de apenas 29 (vinte e nove) minutos impossibilitando o passageiro de cumprir o prazo previsto de apresentação para embarque o qual caso não estivesse previsto no contrato de transporte seria de 30 (trinta) minutos conforme o art 16 da Portaria 676/GC 5 de 13 de novembro de 2000.

Art. 16. O passageiro com reserva confirmada deverá comparecer para embarque no horário estabelecido pela empresa ou: a) até 30 (trinta) minutos antes da hora estabelecida no bilhete de passagem para as linhas domésticas e; b) até 60 (sessenta) minutos antes da hora estabelecida no bilhete de passagem para as linhas internacionais.

e) Que, contudo, foi observado que o contrato de transporte aéreo da Azul Linhas Aéreas (disponível em <http://imagens.voeazul.com.br/buyText.htm>) prevê como obrigação do passageiro a apresentação em ate 60 (sessenta) minutos antes da hora de embarque no item 2.1.

2 OBRIGAÇÕES DO PASSAGEIRO. 2.1 Apresentação para Embarque O Passageiro deverá

apresentar-se no mínimo sessenta (60) minutos antes da hora de partida da aeronave para voos domésticos portando os documentos de viagem necessários. No caso de descumprimento do anteriormente disposto a AZUL terá o direito de cancelar a reserva o que impossibilitará o embarque do Passageiro no voo previsto no Bilhete.

f) Além disso também é possível observar que a Azul definiu no bilhete de passagem impresso pelo passageiro (em anexo) o horário de embarque com antecedência de 40 (quarenta) minutos para o horário de partida prevista dos voos supracitados. Neste caso o passageiro também não conseguiria se apresentar para embarque no horário previsto considerando que o voo AD2613 chegou as 16h40 e o voo AD4350 sairia as 17h09 com horário de embarque previsto para as 16h29. Que Portanto a Azul não forneceu condições ao passageiro para cumprir o contrato de transporte pois comercializou um trecho com intervalo inferior ao previsto na Portaria n 676/GC 5 no contrato de transporte e nos bilhetes de passagem emitidos pela empresa. Neste caso a empresa aérea não atendeu o passageiro em seu voo original e desta forma acabou por descumprir o contrato de transporte configurando a preterição de embarque. Assim, segundo a alínea "p" inciso III do artigo 302 do Código Brasileiro Aeronáutico Lei 7.565 de 19/12/1986 concomitantemente com o artigo 10 da Resolução ANAC n° 141 de 9 de março de 2010 configura Infração de serviços aéreos "Deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou de qualquer forma descumprir o contrato de transporte".

1.4. Seguem anexos ao Relatório: Cópia do bilhete de passagem do passageiro Paulo Rogério Guimarães localizador NG2SMX (0286414); Cópia de pesquisa realizada no sistema VRA disponível na pagina da ANAC com a consulta dos horários do voo AD2613 e AD4350 realizado em 10/12/2015 (SEI N° 0286413 fls. 10); e Cópia do contrato de transporte aéreo da Azul Linhas Aéreas (disponível em <http://imagens.voeazul.com.br/buyText.htm>) (SEI N° 0286413 fls. 5/9).

1.5. Após, foi gerado o Termo de Decurso de Prazo, comprovando a **não apresentação de Defesa Prévia** à lavratura do Auto de Infração, por parte da empresa autuada. (SEI n° 0286413 / fls. 12).

1.6. Em seguida, foi proferida **Decisão Administrativa de Primeira Instância** na qual, decidiu-se por:

- Que a empresa seja multada em R\$ 7.000,00 (sete mil reais), como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC n.º 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei n.º 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), por deixar de transportar passageiro que não seja voluntário em voo originalmente contratado com bilhete marcado ou com reserva confirmada.

1.7. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 661030177, no sistema de gestão de créditos (SIGEC) da ANAC.

1.8. Embora conste dos autos o recurso protocolado em 06/10/2017, não é possível aferir a tempestividade, uma vez que não consta dos autos a data da ciência do interessado acerca da decisão de primeira instância, conforme certidão ASJIN (1366110). Com isso, a interessada interpôs **RECURSO** (1044264), em 06/10/2017, no qual, em síntese, alega:

I - Concessão do efeito suspensivo à luz do artigo 16 da Resolução ANAC 25/2008;

II - [NO MÉRITO] - Que não há nada de ilegal no ato da Recorrente ao montar uma conexão com o intervalo de 30 (trinta) minutos; Que a causa da perda da conexão do passageiro, ou seja, o nexo causal, decorreu do atraso do voo e não do modo como a conexão foi realizada, e tendo em vista que o nexo causal pela perda da conexão foge à ingerência da AZUL, a Recorrente não poderia ser responsabilizada pelo ocorrido. Que no presente caso a perda do voo de conexão não ocorre em virtude de a AZUL se negar a embarcar o passageiro pois este não se apresentou com 60 (sessenta) minutos de antecedência - o que seria impossível e não é o que está previsto no Contrato de Transporte Aéreo da AZUL. Aduz que a causa da perda do embarque pelo passageiro foi por motivo alheio a sua vontade, como o atraso de ônibus, já que o voo era de embarque remoto, dependendo, assim, da administradora aeroportuária. Que a companhia planeja sua conexão conforme o período que as conexões normalmente ocorrem, entretanto, situações de embarque/desembarque remoto, dependendo do tráfego aéreo e da disponibilidade de posições, em situações esporádicas, como contingências em horário próximo, afetam o planejamento de tráfego realizado pelo operador aeroportuário, gerando como consequência atrasos de voos e inclusive gerando perdas de conexão, como a que ocorreu no presente caso.

III - A autuada traz um conceito que consta no sítio eletrônico desta agência, sobre um conceito de Preterição, disponível no site (<http://www.anac.aov.br/assuntos/passageiros/atrasos-cancelamento-e-pretericao-de-embarque>). Defende que o presente caso não se enquadra no conceito descrito, porque o atraso no desembarque/embarque fugiu a ingerência até mesmo da Recorrente, não foi uma opção, e sim um fato imprevisível.

IV - [DO EQUIVOCO NO ARBITRAMENTO DA MULTA E AUSÊNCIA PROPORCIONALIDADE DA MULTA] - A Agência arbitrou o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), sugerindo ausência de fundamentação, defendendo que o arbitramento deveria ser no patamar mínimo estipulado pela tabela, ou seja R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), por suposta ausência de razoabilidade. Cita os doutrinadores MARIA SYLVIA ZANELLA DE PIETRO e CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO, sugerindo que a decisão a) não deu os fundamentos de fato ou de direito que a sustentam; b) não levou em conta os fatos constantes do expediente ou públicos e notórios; e c) não guardou proporção adequada entre os meios que emprega e o fim que a lei deseja alcançar.

V - Pediu, por fim:

- a) Que seja dado imediato efeito suspensivo ao presente Recurso Administrativo;
- b) Que seja reconhecida a nulidade do presente Auto de Infração;
- c) Alternativamente, que o presente recurso seja provido, ao menos parcialmente, decretando-se a redução do valor da multa aplicada.

1.9. Ato contínuo, os autos foram distribuídos para análise (2029503).

1.10. É o relato. Passa-se à análise.

2. PRELIMINARES

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

2.2. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

2.3. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

2.4. Julgo, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - Com fulcro no art. 50 da Lei nº 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, em especial a decisão de primeira instância (0327292).

3.2. O presente processo foi originado após lavratura do **Auto de Infração nº 000011/2016** que retrata em seu bojo o fato de a autuada ter descumprido o contrato de transporte do passageiro **Paulo Rogério Guimarães** localizador NG2SMX, deixando de transportá-lo no voo nº **AD 4350**, do dia **10/12/2015**, sendo que o passageiro não foi voluntário para embarcar em outro voo, mediante o fornecimento de compensações, e possuía bilhete marcado/reserva confirmada.

3.3. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na **alínea “p” do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565**, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o seguinte:

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;

(grifos nossos)

3.4. A Resolução nº 141, de 09 de março de 2010, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte, aplicáveis à época do fato aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros e dá outras providências, traz, *in verbis*:

Art. 1º Disciplinar, nos termos desta Resolução, as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros.

(...)

CAPÍTULO III

DA PRETERIÇÃO DE PASSAGEIRO

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

3.5. Destaca-se, ainda, que o art. 6º, § 1º da Resolução ANAC nº 141, de 09 de março de 2010, legislação vigente à época do fato, dispõe que, nos casos de atraso do voo que realiza o transporte do passageiro até o aeroporto de conexão, é dever do transportador providenciar a reacomodação do passageiro, sendo a não reacomodação a infração imputável ao operador nesse caso:

Art. 6º Em caso de atraso, será devida assistência na forma prevista no art. 14

(...)

§ 1º Nos voos em conexão, assim consignados no bilhete de passagem, o transportador que realizar o transporte até o aeroporto de conexão e que, por atraso de voo, der causa à perda do embarque no voo subsequente, deverá providenciar a reacomodação do passageiro, bem como proporcionar a assistência prevista no caput desse artigo.

(grifos nossos)

3.6. Na situação descrita no Auto de Infração foi verificado através da página VRA (Voo Regular Ativo) confirmando que o voo AD2613 teve a partida e a chegada nos horários previstos e o, voo AD4350 teve um atraso de 05 (cinco minutos) em sua partida. A venda feita no contrato de transporte em questão prejudica o passageiro pois o intervalo entre a chegada do voo AD2613 (16h40) em Viracopos e a partida do voo AD4350 (17h09) foi de apenas 29 (vinte e nove) minutos impossibilitando o passageiro de cumprir o prazo previsto de apresentação para embarque anterior ao primeiro, sofreu um atraso devido ao intenso tráfego aéreo e pela e por isso, o passageiro foi preterido do seu voo de conexão. Verifico que, a Recorrente apenas tenta justificar a preterição com possibilidades não abarcadas pela legislação, em especial a Resolução nº 141/2010, vigente à época dos fatos. O fato de prováveis atrasos devem ser levados em conta no momento da venda de passagens com conexão pela empresa aérea. Verifico, ainda, que a única hipótese prevista pela resolução para que o passageiro que não embarca no voo original não ser considerado preterido é se este se considerar voluntário a embarcar em outro voo mediante oferecimento de compensações e reacomodação, todavia, não se observa essa possibilidade nos autos, portanto, confirmo a materialidade presente no caso, dado a falta de comprovação de não ter havido a prática infracional pela Recorrente.

3.7. Confirmada a materialidade infracional, passemos aos argumentos Recursais.

3.8. Quanto ao argumento inicial da autuada, de que não há ilegalidade no fato da comercialização de passagens, deve-se focar no núcleo infracional do caso, qual seja a conduta de deixar de transportar passageiro que não seja voluntário em voo originalmente contratado com bilhete marcado ou com reserva confirmada. A empresa pode comercializar voos com conexão, entretanto, deve ser prestar ao cumprimento da legislação e observar que os acontecimentos inerentes à atividade da aviação civil, como se verifica no presente caso, **não pode ser usado como justificativa para a prática da infração descrita nos autos.**

3.9. Pela leitura sistemática do art. 6º § 1º da Resolução 141/2010 já transcrita acima, verifica-se que a empresa aérea é responsável por eventuais perdas da conexão do passageiro, por atrasos em voo aos quais ela operava, dando causa ao atraso do passageiro no voo de conexão, como é o caso. Assim, a perda da conexão se deve ao fato de atraso, elementos que foram de culpa estritamente da

empresa aérea, fazendo com que, com isso, o passageiro fosse preterido no voo originalmente contratado.

3.10. Objetivamente, ao não embarcar o passageiro no voo originalmente contratado para o qual havia reserva confirmada, a empresa incorre na conduta desenhada no artigo 302, inciso III, alínea "p" da Lei 7.565/1986.

3.11. Com relação ao conceito de preterição, trazido pelo site na ANAC, tem-se o conceito é claro ao tratar, de forma sucinta, o que já traz o a Resolução nº 141/2010, que a preterição é configurada quando um passageiro, cujo bilhete e passagem estavam confirmados, como se dá a entender no presente caso, tendo em vista ter sido gerado bilhetes de confirmação ao passageiro, e dando-o a entender que o bilhete de passagem estava confirmado. A única possibilidade de afastamento da incidência da prática da infração é quando a empresa encontra um voluntário a não embarcar, mediante compensação e acomodação, o que não se verifica no presente caso.

3.12. Sobre o equívoco do arbitramento da multa, verifica-se, a esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello, ensinando que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879). Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008. É incoerente falar em ausência de fundamentação do *quantum* da fixação da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos nos anexos da Resolução 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique atenuantes de forma arbitrária já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário; aplicou-se inclusive o valor mediano. O *decisum* recorrido trouxe especificamente em sua parte final a fundamentação da dosimetria: "*não consta nos autos qualquer evidência da existência de circunstâncias capazes de influir na dosimetria da sanção*".

3.13. Verifica-se, assim que a prática da preterição foi configurada no momento em que o passageiro não embarcou no voo original por ele contratado, em que a empresa aérea impossibilitou-o de embarcar no próximo, descumprindo, assim, o contrato original de voo e que, portanto, os argumentos caso fortuito, não culpabilidade da empresa por não embarcar o passageiro no voo, tendo em vista o alto tráfego aéreo. Tem-se, assim, que **AZUL Linhas Aéreas Brasileiras S/A, preteriu o passageiro Paulo Rogério Guimarães localizador NG2SMX ao embarque no voo AD4350 que tinha rota Viracopos VCP/Juiz de Fora IZA) HOTRAN 17h09 .**

3.14. Dito isso, tem-se que os argumentos recursais não merecem prosperar.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. A IN ANAC nº 8/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, considerando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

4.2. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 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.

4.3. Da mesma forma, entende-se que a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

4.4. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("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 encerrado na data da ocorrência ora em análise. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) desta Agência, ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, com data de vencimento no mencionado período. Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

4.5. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

4.6. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), temos que apontar a sua regularidade, por estar dentro dos limites impostos, à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

5. CONCLUSÃO

5.1. Pelo exposto, 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:**

- **POR CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO-SE,** assim, todos os efeitos da decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, de multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que consiste o crédito de multa disposto no quadro abaixo, pela infração descrita

no AI também abaixo discriminado, que deu início ao presente processo administrativo sancionador:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração	Conduta	Sanção aplicada em segunda instância
00066.003076/2016-06	661030177	000011/2016	Deixar de transportar o passageiro Paulo Rogério Guimarães localizador NG2SMX , que possuía bilhete marcado/reserva confirmada para o voo AD4350 DATA DO VOO 10/12/2015 e não foi voluntário para embarcar em outro, mediante o fornecimento de compensações.	R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

5.2. À Secretaria.

5.3. Notifique-se.

5.4. 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 18/10/2018, às 19:17, 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 **2304081** e o código CRC **20F83053**.

Referência: Processo nº 00066.003076/2016-06

SEI nº 2304081