

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1791/2018

PROCESSO Nº 00066.502426/2017-95

INTERESSADO: @interessados_virgula_espaco@

Brasília, 15 de agosto 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
00066.502426/2017-95	663119183	000209/2017	Aeroporto Internacional de Viracopos	23/11/2016	02/02/2017	16/02/2017	08/03/2017 (Intempestiva)	06/02/2018	05/03/2018	R\$ 7.000,00	13/03/2018

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 Brasileira S/A** (doravante interessada/autuada/recorrente) em desfavor de decisão administrativa de primeira instância no processo administrativo em epígrafe, originado a partir da lavratura do Auto de Infração nº 000209/2017, 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 **Alvaro Eduardo Valente, localizador LE25RD, embarcasse no voo AD4138 em 23/11/2016** por comercializar passagem aérea com conexão em prazo inferior ao descrito no contrato de transporte aéreo na apresentação para embarque. O passageiro foi preterido e não era voluntário para embarcar em outro voo.

1.3. O relatório de fiscalização (003526/2017) detalhou a ocorrência como:

a) Trata-se de infração constatada em análise da **manifestação FOCUS nº. 124137.2016** pelo servidor Alison Paulo da Luz. Conforme descrito na manifestação, **no dia 23/11/2016, o passageiro Alvaro Eduardo Valente, localizador LE25RD**, compareceu à sala de atendimento desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) do Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP) para efetuar o registro da reclamação referente à preterição de embarque no voo de **conexão AD 4138** (Viracopos - Brasília), HOTRAN 18h55.

b) O passageiro havia contratado o itinerário São José do Rio Preto (SP) a Brasília (DF), distribuído nas seguintes etapas: 1. Voo AD 4317 São José do Rio Preto (SP)/Viracopos(SP) - saída às 17h18 e chegada às 18h25; 2. Voo AD 4138 Viracopos(SP)/Brasília (DF) - saída às 18h55 e chegada às 20h40;

c) Em resposta à manifestação, a empresa AZUL informou que: Informamos que devido tráfego aéreo o voo AD4317 de SJP-VCP no dia 23/11/2016 sofreu atraso de 14 minutos, por este motivo não foi possível honrar a conexão do voo AD4138 de VCP-BSB. Esclarecemos que foi prestada a devida assistência conforme resolução 141 da ANAC. Verificamos as melhores opções para recomodar o cliente, o mesmo foi recomodado no voo AD4054 de VCP-BSB no mesmo dia.(...)(sic)

d) As informações sobre os horários de partida e chegada dos voos AD4317, AD4138 e AD4054 foram verificadas com a pesquisa, em anexo, no site da ANAC realizada na página VRA - Voo Regular Ativo (<http://www2.anac.gov.br/vra/>). Foi confirmado que o voo AD4317 atrasou a partida em 14(catorze) minutos para às 17h32 e, por consequência, chegou a Viracopos às 18h44. O voo AD4138 ocorreu pontualmente nos horários previstos, com partida às 18h55. Também aconteceu em horário previsto a decolagem do voo AD4054.

e) Antes de considerar o atraso no voo, a venda feita no contrato de transporte em questão prejudica o passageiro pois, o intervalo entre a chegada prevista do voo AD4317 (18h25), em Viracopos, e a partida real do voo AD4138 (18h55), foi de 30 (trinta) minutos, impossibilitando o passageiro de cumprir o prazo de 60 (sessenta) minutos previsto de apresentação para embarque, de acordo com o Contrato de Transporte da Azul Linhas Aéreas (<http://imagens.voeazul.com.br/buyText.htm>), na cláusula 2.1:

f) **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 vôos 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.**

g) Assim, o sr. Alvaro, que não conseguiu embarcar no voo AD4138, conforme

relatado pela empresa, foi reacomodado no voo AD4054 para concluir a sua viagem. Cabe destacar que o passageiro em questão não se voluntariou para ir em outro voo. O art. 10 da Resolução ANAC n.º 141, de 09/03/2010, descreve que: Art. 10. Deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou reserva confirmada configura preterição de embarque. Neste caso, a empresa aérea, em sua resposta, reconhece que o passageiro não foi atendido em seu voo original e, desta forma, acabou por descumprir o contrato de transporte, configurando a preterição de embarque.

h) 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.º 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." Ante o exposto será lavrado o Auto de Infração, capitulado no art. 302, inciso III, alínea "p" da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986.

1.4. Seguem anexos ao Relatório de Fiscalização, instruindo o processo: Cópia da manifestação do o passageiro Alvaro Eduardo Valente, localizador LE25RD, registrada sob o FOCUS n.º 124137.2016; - Cópia da resposta da empresa Azul à manifestação FOCUS n.º 124137.2016; - Cópia de pesquisa realizada no sistema VRA, disponível na página da ANAC, com a consulta dos horários dos voos AD4317, AD4138 e AD4054, realizados em 23/11/2016; - Cópia de Contrato de Transporte da empresa Azul Linhas Aéreas disponível em (<http://imagens.voeazul.com.br/buyText.htm>) ;

1.5. A empresa foi notificada acerca do auto de infração em 16/02/2017, conforme faz prova o AR de SEI 0466592.

1.6. Devidamente notificada, a empresa protocolou **Defesa Prévia**, em 08/03/2017, considerada intempestiva, entretanto, sendo apreciada, no qual alega, em síntese:

a) Que foi registrado o pagamento do usuário, gerando um código de reserva "LE25RD".

b) Que devido ao intenso tráfego aéreo, o trecho inicial da viagem sofreu atraso de 14 (catorze) minutos impossibilitando ao passageiro o embarque no próximo voo para a conexão, e que, devido a esse motivo, os passageiros foram alertados acerca do fato, em consonância ao art. 6º, III, do Código de Defesa do Consumidor, e dos artigos 7º e 18 da Resolução 141/2010 ANAC.

c) Que foi oferecido alimentação e facilidades na comunicação, de acordo com os artigos 4º, 5º e 14 da Resolução 141, e que os problemas do tráfego aéreo são totalmente alheios à Recorrente, e que, com isso, foi oferecido ao passageiro todas as facilidades que estavam ao seu alcance.

d) Que o prazo de 60 (sessenta) minutos para apresentação ao embarque, previsto no contrato de prestação de serviço aéreo e tratado no Relatório de Fiscalização, desrespeito ao check-in e não apresentação para o embarque no voo. Que a cláusula do contrato em questão trata da necessidade do passageiro comparecer portando os documentos para a viagem, se tratando, assim, para a Defesa, para a realização do check-in e não para embarque.

e) Que o prazo para apresentação de embarque é de 30 (trinta) minutos de antecedência da partida em voos domésticos.

f) Ressalta que em voos com conexão, a atuada realiza procedimento diferenciado, disponibilizando funcionários treinados para acompanhamento aos passageiros, bem como, proporcionando veículos exclusivos para facilitar a locomoção dos mesmos aos próximos voos.

g) Argumenta que a perda do voo de conexão, pelo passageiro, não ocorreu pela atuada ter negado o seu embarque, mas devido ao tráfego aéreo no local, tornando a atuada inimputável.

h) Ressalta que o passageiro em questão não foi preterido, mas sim, perdeu o voo de conexão em virtude do tráfego aéreo na região.

i) Alega que não há preterição pois quando o voo parte antes da chegada dos passageiros, não há a possibilidade do passageiro se voluntariar a embarcar em outro voo, sendo seu embarque impossível e, para tanto, alega o art. 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), parágrafo primeiro, alínea "b", primeira parte.

j) Alega, assim, os artigos: 393,734 e 737 do Código Civil e o art. 256 do CBA já mencionado, para aduzir a exclusão da responsabilidade do transportador caso ocorra motivo maior.

k) Que a empresa tomou todas as medidas cabíveis para assistir o passageiro, de acordo com a Resolução n.º 141/2010, oferecendo reacomodação em voo próprio e assistência material para alimentação.

l) Pediu, assim, o arquivamento do presente processo.

1.7. Em seguida, 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 III de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC n.º 25 de 25 de abril de 2008 e alterações, pelo descumprimento do disposto no **art. 302, inciso III, alínea "p"** da Lei n.º 7.565 de 19/12/1986 por ter sido constatado que a empresa aérea Azul Linhas Aéreas Brasileira S/A descumpriu, de qualquer forma, o contrato de transporte original do passageiro **ALVARO EDUARDO VALENTE**, incorrendo, portanto na infração prevista no art. 302, inciso III, alínea "p" da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986.

1.8. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 663119183, no sistema de gestão de créditos (SIGEC) da ANAC.

1.9. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em 05/03/2018, conforme faz prova o AR (1688680), o interessado interpôs **RECURSO** (1613147), em 13/03/2018, considerado tempestivo nos termos do despacho (1705401) no qual, em síntese, alega;

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

II - [NO MÉRITO] - Que, conforme mostrado na peça inaugural de defesa, o presente caso não deve ser considerado como preterição. Que a não há ilegalidade no fato na venda e na montagem da conexão com intervalo de 30 (trinta) minutos para a

conexão. Que caso não houvesse tido atraso no voo correspondente ao primeiro trecho da viagem, o contrato teria sido cumprido normalmente. Destaca que o motivo pelo qual houve a perda da conexão foi o atraso do voo inicial e não pelo modo como a conexão foi realizada, e que, devido a isso, não poderia a Recorrente ser responsabilizada pelo fato, tendo em vista, de acordo com ela, que o fato do intenso tráfego aéreo na região foge a sua alçada. Reitera que o prazo de 60 (sessenta) minutos para apresentação ao embarque, previsto no contrato de prestação de serviço aéreo e tratado no Relatório de Fiscalização, desrespeito ao check-in e não apresentação para o embarque no voo e que o prazo para apresentação de embarque é de 30 (trinta) minutos de antecedência da partida em voos domésticos, reitera, mais uma vez, que em voos com conexão, a autuada realiza procedimento diferenciado, disponibilizando funcionários treinados para acompanhamento aos passageiros, bem como, proporcionando veículos exclusivos para facilitar a locomoção dos mesmos aos próximos voos e que a perda do voo de conexão, pelo passageiro, não ocorreu pela autuada ter negado o seu embarque, mas devido ao tráfego aéreo no local, tornando a autuada inimputável. Reitera os artigos: 393,734 e 737 do Código Civil e o art. 256 do CBA já mencionado, para aduzir a exclusão da responsabilidade do transportador caso ocorra motivo maior e que a empresa tomou todas as medidas cabíveis para assistir o passageiro, de acordo com a Resolução nº 141/2010, oferecendo acomodação em voo próprio e assistência material para alimentação.

III - Pediu, por fim:

- a) Aplicação do efeito suspensivo;
- b) Reconhecimento da nulidade do Auto de Infração 000209/2017, por ausência de requisitos essenciais para sua existência e validade.

1.10. Ato contínuo, os autos foram distribuídos para análise (1705401).

1.11. 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 (1494562).

3.2. O artigo 10 da Resolução nº 141, de 09/03/2010, estabelece que:

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.

(...)

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.

§ 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 voluntariem para ser reacomodados em outro voo mediante a aceitação de compensações.

(Grifou-se)

3.3. O art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, dispõe que:

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;

3.4. Ademais, a sociedade empresária que explora o serviço público de transporte aéreo auferindo lucro, proveniente das tarifas pagas pelos usuários, tem, por força de lei, o dever de prestar o serviço adequado, sem prejuízo da rigorosa observância dos preceitos constantes da legislação complementar, sob pena de responsabilização nesta esfera administrativa. O art. 6º da Lei nº 8.987/95, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no artigo 175 da Constituição Federal:

"Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas."

3.5. Note-se que o artigo 10 acima transcrito apresenta 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.

3.6. 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. Significa dizer que a única hipótese para afastar a incidência da preterição é que se tenha demonstrado nos autos que o(s) passageiro(s) com bilhete marcado ou reserva confirmada que não foi embarcado no voo originalmente contratado tenha sido voluntário, mediante aceitação de compensações para ser reacomodado em outro voo.

3.7. Portanto, 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. A análise dos fragmentos acima mostram que a preterição do passageiro se configura quando o passageiro não embarca no voo, em que a empresa aérea exploradora de atividade econômica na área da aviação civil não cumpre o contrato original firmado entre as partes, excetuando-se o passageiro for voluntário, nos termos do art. 11 § 2º da Resolução 141/2010 ANAC, a não embarcar, mediante aceitação de compensação da empresa. Como essa possibilidade não é verificada nos autos, a materialidade da infração está presente no caso.

3.8. Pelo contexto probatório processual, tem-se que cabia a empresa aérea atuada, o transporte do passageiro **Alvaro Eduardo Valente, localizador LE25RD**, considerado preterido para fins de aplicabilidade da infração administrativa, tendo em vista que cabia a empresa contratada cumprir com o contrato original de transporte, nos termos da Res. 141/2010, vigente à época dos fatos.

3.9. Confirmada a materialidade do caso, passamos aos argumentos recursais.

3.10. Quanto ao argumento de não haver ilegalidade no fato da comercialização do referido bilhete de passagem, deve-se constatar que não a comercialização em si, mas sim, a forma como foi comercializado, tendo em vista que a completude do contrato original de transporte previa toda a trajetória prevista originalmente (São José do Rio Preto - Viracopos - Brasília), bem como, o tempo do transcurso, também previsto no contrato, cabendo, assim, à Recorrente, a observação e a previsibilidade de eventuais infortúnios, como, por exemplo, como se verificou, o alto tráfego aéreo.

3.11. A atuada afirma que não possui culpa na não execução do contrato original tendo em vista que o alto tráfego aéreo foge a sua alçada de competência. Ora, o tráfego aéreo constitui ônus da atividade, como em qualquer outra envolvendo transportes, portanto, não havendo que se falar em eximir da responsabilidade de transportar o passageiro por todo o trajeto, no período que já estava preestabelecido em contrato original, tendo em vista que cabia, portanto, à empresa, verificar se o período de 30 (trinta) minutos era suficiente ao embarque dos passageiros em conexão, tendo em vista o grande tráfego aéreo.

3.12. Ressalta-se: a empresa aérea é responsável pelo cumprimento do transporte aéreo tendo em vista que o exposto constitui risco da atividade econômica do setor, não podendo ser utilizada como pretexto ao não cumprimento do contrato de transporte original, constituindo em risco, por parte da empresa, a comercialização da passagem com conexão em um período tão curto, tendo em vista o alto tráfego aéreo. A empresa o **faz por conta e risco próprios não podendo o passageiro correr significativo risco de ter seu contrato de transporte descumprido por questão de insuficiência de tempo de transferência entre aeronaves em voo de conexão.**

3.13. De se entender que a venda de passagem com pequeno tempo arriscado e ténue tempo disponível para operações de conexão configura *fortuito interno* da empresa, sendo previsível, monitorável e possível de ser acompanhado. Nesse sentido, somente o caso *fortuito externo* teria o condão de excluir a responsabilidade do transportador. O Tribunal Regional Federal - TRF, já se manifestou nesse sentido:

TRF da 2ª. Região: ADMINISTRATIVO. ANAC. MULTA POR ATRASO DE VOO. AFRONTA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE NÃO CARACTERIZADA. PROBLEMAS TÉCNICOS. FORTUITO INTERNO. OBSERVÂNCIA DOS PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE: "4. Problemas técnicos são inerentes ao serviço prestado, isto é, estão englobados na ideia de risco da atividade, caracterizando-se como *fortuito interno*, o que não afasta a responsabilidade da companhia aérea, sob pena da privatização dos lucros e socialização dos prejuízos." (grifamos)

(AC 201151015045506. Relator(a): Desembargador Federal ALUISIO GONÇALVES DE CASTRO MENDES. Julgamento: 02/07/2013.)

3.14. Logo, a alegação de *caso fortuito interno*, não prospera na medida em que a empresa deve ser diligente, no sentido de buscar sempre evitar transtornos que, porventura, possam vir a prejudicar o cumprimento do contrato de transporte com o passageiro. Aceitar tal argumento implicaria, como bem posto pela jurisprudência transcrita, privatização dos lucros da empresa e socialização dos prejuízos, conduta que é vedada pelos nortes de fomento ao setor de aviação erigidos pela Lei de Criação desta Agência. Tem-se que tal atitude é um risco para a empresa aérea, não constituindo ilegalidade em si apenas a venda do bilhete, mas sim, o seu não cumprimento do contrato de transporte originalmente firmado.

3.15. De acordo com o § 2º do art. 11 da Resolução 141: "*Não haverá preterição caso haja passageiros que se voluntariam para ser reacomodados em outro voo mediante a aceitação de compensações*", tem-se que a única possibilidade abarcada pela legislação, em que não se configura a preterição, é quando o passageiro se voluntaria a não embarcar no voo mediante reacomodação e compensação. Verifica-se nos autos que esse não foi o caso, tendo em vista que o passageiro contratou a viagem, sendo impedido de embarcar por responsabilidade da empresa aérea que optou por assumir o risco de comercializar bilhete de passagem aérea com curto período para conexão, incrementando a assumindo o risco da consumação de preterições dos passageiros em deslocamento.

3.16. Quanto ao argumento de não cumprimento do contrato original de transporte por motivo de "força maior", tem-se que não deve prosperar. Verifica-se que a própria atuada buscou firmar o contrato com o passageiro, cabendo a ela o ônus da sua concretização, tal como a previsibilidade do alto tráfego aéreo, não a eximindo do cumprimento do contrato original. Sobre o tema, tem-se que são fatos ou eventos imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados. Entretanto, não é razoável afirmar que o intenso tráfego aéreo é imprevisível ou de difícil previsão, tendo em vista ser um evento corriqueiro, cabendo a empresa a sua previsão, inclusive, no momento da montagem dos trechos para montagem da conexão nos voos. No entanto, como exposto acima, o tráfego aéreo é uma situação rotineira, plenamente prevista e de conhecimento de empresas aéreas, nos grandes aeroportos, portanto, não se presta como argumento de defesa já que não se trata de um evento que **não pudesse ser visto antecipadamente** pela empresa, considerando o aeroporto e horário de pouso e decolagem dos voos em questão. Nestes termos, afasto-o.

3.17. Quanto ao argumento de que a empresa cumpriu com suas obrigações, no oferecimento de reacomodação e assistência material, tem-se que são, como a mesma afirma, de sua obrigação, e constituem em ações a serem tomadas a partir da configuração do passageiro como preterido, não a eximindo da prática infracional já caracterizada. Tem-se, portanto, que cabia a atuada o transporte do passageiro na data, hora e local confirmadas originalmente no contrato. **O oferecimento das opções,**

previstas nos incisos I, II e III, art. 12 e art. 14 da Res. 141/2010, constituem direitos do passageiro e não eximem a autuada da prática infracional já caracterizada, bem como a assistência material prestada. O caput do dispositivo é claro que incidem as obrigações do artigo 12 e/ou 14, uma vez configurada a preterição, como no caso. Assim, a não observância da norma que obriga a autuada à prestação da assistência após a preterição configuraria em uma nova infração, independente da primeira.

3.18. Dessa forma, constata-se pelo exposto no Auto de Infração nº 000209/2017 que a empresa aérea Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A de fato deixou de cumprir com as disposições normativas em vigor infringindo, assim, as disposições normativas do art. 302, inciso III, alínea “p” da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 ao deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte e sujeitando-se, portanto, às sanções aplicáveis.

3.19. 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 da infração 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
00066.502426/2017-95	663119183	000209/2017	Ter sido constatado que a empresa aérea Azul Linhas Aéreas Brasileira S/A descumpriu, de qualquer forma, o contrato de transporte original do passageiro ALVARO EDUARDO VALENTE , incorrendo, portanto na infração prevista no art. 302, inciso III, alínea “p” da Lei nº 7.565, de 19/12/1986. localizador LE25RD, voo AD4138 em 23/11/2016. Trecho da viagem: (São José do Rio Preto - Viracopos - Brasília)	R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

5.2. À Secretaria.

5.3. Notifique-se. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



em 01/10/2018, às 20:07, 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 **2122791** e o código CRC **BB8A62AF**.

Referência: Processo nº 00066.502426/2017-95

SEI nº 2122791