

**PARECER N°** 1433/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.027097/2018-71  
**INTERESSADO:** AZUL LINHAS AÉREAS S/A

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 03 de dezembro de 2019.

**ANEXO**

**MARCOS PROCESSUAIS**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	CIA AÉREA	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00066.027097/2018-71	668472196	6591/2018	Azul	28/06/2018	30/10/2018	29/11/2018	14/12/2018	24/03/2019	26/04/2019	R\$ 10.000,00	08/05/2019	14/05/2019

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

**Infração:** Deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou reserva confirmada configura preterição de embarque.

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

**INTRODUÇÃO**

- HISTÓRICO**
- Do auto de Infração:** a empresa deixou de transportar passageiro Filipe Venancio Cortes (Localizador TGT68P), que não foi voluntário, no voo G3 1571 de 28/10/2017, originalmente contratado, com bilhete marcado e com reserva confirmada.
- Do relatório de fiscalização:**
- Trata-se de infrações constatadas durante a análise da manifestação Stella n. 20180051854 pela servidora Roberta David de Aquino Santos.
- Os passageiros Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior e Danielle Chaves Gonçalves Tavares, ambos vinculados ao localizador EH1R5X, haviam contratado o itinerário Rio de Janeiro (GIG) x Curitiba (CWB), a ser realizado no dia 28/06/2018, distribuído nas seguintes etapas:

Voo AD 6962 Rio de Janeiro (GIG)/Viracopos(VCP) ? saída às 07h35 e chegada às 08h50;  
Voo AD 4282 Viracopos(VCP)/ Curitiba (CWB) ? saída às 09h25 e chegada às 10h25.

- Informam que o voo AD 6962 sofreu atraso no aeroporto de origem e, ao desembarcarem em Viracopos, se dirigiram ao portão de embarque para seguirem no voo AD 4282, que estava atrasado. Porém, apesar de haver ainda outros passageiros aguardando para embarcar no referido voo, o embarque dos dois passageiros foi negado, sendo informado por um funcionário do operador aéreo que os nomes deles não constavam na lista de passageiros do voo. Devido ao atraso no voo AD 6962, os passageiros teriam sido reacomodados automaticamente em outro voo. É informado ainda que os passageiros estavam apenas com bagagem de mão.

- O operador aéreo informou através do sistema Stella o seguinte:

*?A política da AZUL é atender seus clientes da melhor maneira possível, por meio de um serviço personalizado, com qualidade, eficiência, presteza e principalmente segurança. Informamos que devido condições meteorológicas o voo AD6962 de GIG-VCP no dia 28/06/2018 sofreu atraso de 23 minutos, por este motivo não foi possível honrar a conexão do voo AD4282 de VCP-CWB. Cabe salientar que, sempre que houver situações de risco de decolagem ou aterrissagem, a própria ANAC orienta as companhias aéreas a não concluírem/iniciarem a viagem, evitando maiores riscos aos seus passageiros. Esclarecemos que a Azul prestou a devida assistência conforme prevê a resolução 400 da ANAC. Verificamos as melhores opções para reacomodar o cliente, o mesmo seguiu no voo AD4104 de VCP-CWB no mesmo dia. Realizamos contato telefônico com o cliente no dia 29/06 e 03/07 para prestar os devidos esclarecimentos referente ao ocorrido, porém sem sucesso. Ressaltamos que as práticas da AZUL estão estritamente vinculadas às normas reguladoras dispostas pela ANAC e todos os tripulantes da empresa passam por treinamentos intensos e rígidos antes de iniciarem os serviços para que os procedimentos sejam seguidos corretamente. Dessa forma, diante da regularidade da conduta da AZUL, não procede a presente reclamação, motivo pelo qual se requer o seu imediato arquivamento.?*

- Com o intuito de obter mais esclarecimentos quanto aos fatos relatados na manifestação Stella n. 20180051854, foi enviado ao operador aéreo o Ofício nº 21/2018/VCP/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC, de 17 de julho de 2018, recebido pela empresa em 30/07/2018.
- Em resposta ao Ofício supracitado, o operador aéreo enviou Carta s/nº de 09/08/2018, informando que:
  - o voo AD 6962 sofreu atraso de 24 (vinte e quatro) minutos em razão das más condições meteorológicas além de intenso tráfego aéreo;
  - apesar do voo AD 4282 ainda estar em solo no momento da chegada em VCP do voo AD 6962, o intervalo de 9 (nove) minutos não possibilitaria a realização dos procedimentos de desembarque e embarque na nova aeronave;
  - os passageiros foram reacomodados no próximo voo com destino a Curitiba/PR (CWB) ainda no mesmo dia, com saída às 13h45, sendo oferecida a assistência para alimentação, nos termos do

previsto na Resolução ANAC nº 400/16 (conforme voucher anexo à Carta).

13. Assim, o operador aéreo, em sua resposta, reconhece que os passageiros não foram atendidos em seu voo original.

14. Foram obtidas, através do Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo (BIMTRA), as informações quanto aos horários reais de chegada e partida dos voos AD 6962 e AD 4282 de 28/06/2018, tendo sido verificado que o voo AD 6962 pousou em VCP com 21 minutos de atraso, chegando às 09h11, e o voo AD 4282 decolou de VCP com 33 minutos de atraso, às 09h58.

15. É possível perceber que, apesar do operador aéreo informar em sua Carta que o tempo entre a chegada do voo AD 6962 e a partida do voo AD 4282 era de apenas 9 minutos, o tempo real entre os voos foi de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282.

16. Tendo em vista que o operador aéreo comercializou os referidos voos com um tempo de conexão de 35 minutos, resta claro que o tempo real ocorrido entre os voos, de 47 minutos, era suficiente para realizar o desembarque dos passageiros no voo AD 6962 bem como o embarque no voo AD 4282.

17. Importante frisar que o caso não se refere a uma situação de perda de voo de conexão, prevista na Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, pois os passageiros chegaram no aeroporto com tempo hábil para embarcarem no voo AD 4282.

18. Em resumo, os passageiros estavam com reserva confirmada no voo AD 4282, conforme cartões de embarque anexos a este Relatório de Fiscalização, e, apesar de cumprirem as obrigações previstas no Contrato de Transporte Aéreo, tiveram o embarque negado, não sendo voluntários para irem em outro voo.

19. Destaca-se ainda que, por ter havido preterição de embarque, o operador aéreo deveria ter efetuado pagamento de indenização aos passageiros, conforme previsto no Art. 24 da Resolução ANAC 400/2016.

20. Ante o exposto serão lavrados Autos de Infração, conforme capitulação especificada a seguir:

I - Auto de Infração capitulado no art. 302, inciso III, alínea "p" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986;

II - Auto de Infração capitulado no Art. 24 da Resolução nº 400, de 13/12/2016, c/c art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

#### ANEXOS:

- Cópia da manifestação Stella nº 20180051854 bem como da resposta do operador aéreo;
- Cópia dos cartões de embarque dos passageiros quanto aos voos AD 6962, AD 4282 e AD 4104 (voo de reacomodação);
- Cópia do Ofício nº 21/2018/VCP/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC;
- Cópia da Carta s/nº do operador aéreo;
- Cópia das pesquisas realizadas no sistema BIMTRA.

21. **Em Defesa Prévia**, a empresa alega que o voo AD 6962, referente ao trecho Rio de Janeiro/RJ (GIG) – Campinas/SP (VCP) sofreu um atraso de 24 (vinte e quatro) minutos em razão das más condições meteorológicas além do intenso tráfego aéreo, conforme informações do SINTAC.

22. Em razão do referido atraso, a aeronave que possuía a previsão de chegada em Campinas/SP (VCP) às 08h50, só chegou às 09h16. Assim, em que pese a aeronave do voo AD 4282, referente ao trecho Campinas/SP (VCP) – Curitiba/PR (CWB), ainda estar em solo no momento da chegada dos passageiros no aeroporto, o intervalo de 9 (nove) minutos não possibilitaria a realização dos procedimentos de desembarque e embarque na nova aeronave.

23. Portanto, os passageiros foram reacomodados no próximo voo com destino a Curitiba/PR (CWB) ainda no mesmo dia, com saída às 13h45, sendo necessário observar que durante o período de espera foi oferecida a assistência a alimentação, nos termos do previsto na Resolução ANAC nº 400/16.

24. Importante esclarecer que o não embarque não foi causado por falta de assentos disponíveis no voo AD4282, mas apenas por falta de tempo hábil para o procedimento de embarque dos passageiros, em decorrência de atraso na etapa anterior.

25. Portanto, ainda que tenha ocorrido atraso no voo diante de fatos completamente externos e fora do controle da AZUL, esta empresa forneceu toda a assistência prevista na legislação especial, razão pela qual não há que se falar na ocorrência de preterição e consequentemente inexistência de obrigação de assinatura de declaração de passageiro voluntário ou de pagamento de compensação financeira.

26. Sendo o que restava para o momento, a AZUL permanece à disposição para maiores esclarecimentos, bem como aproveita o ensejo para manifestar protestos de elevada estima e consideração.

27. **A Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as 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\$ 10.000,00 (dez mil reais), para cada uma das infrações**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do **art. 36, da Resolução 472/2018**.

28. A Interessada, não apresentou qualquer argumento ou prova que refutasse o descrito no Relatório de fiscalização, que serviu de embasamento para a Decisão.

#### 29. Do Recurso

30. Em sede Recursal, baseia seus argumentos nas alegações dos passageiros de que: "quando se apresentaram para o embarque em referida conexão, ainda havia passageiros aguardando para adentrarem à aeronave."

31. Inicialmente, mister reiterar os argumentos já trazidos em sede de defesa administrativa. Entretanto, neste recurso, a Recorrente irá focar nos pontos controvertidos destacados acima. Observa-se que o embasamento da decisão apenas em fatos alegados pelos passageiros se mostra totalmente indevido. Esse é o entendimento já exarado pela segunda instância desta Ilustre Agência no processo 00058.057280/2016-38 (doc. 01)

32. Ademais, diante desta decisão, conclui-se que não seria a Recorrente obrigada a provar fatos impossíveis de serem demonstrados em sede de defesa, mas sim, o Inspac deveria ter produzido a prova no momento da lavratura do auto de infração. Outras decisões já foram tomadas no mesmo sentido, conforme verifica-se nos processos 00066.002609/2016-24 e 00066.525902/2017-46 (doc. 02 e 03). Diante do exposto, não há que se falar em necessidade de produzir mais provas além do que já produzido e alegado. Neste sentido, reitera-se que a perda da conexão dos passageiros se deu em razão do atraso do voo inicial, em razão de fatores meteorológicos. Ainda que o voo de conexão tenha também sofrido um atraso, importante observar que o horário descrito no BIMTRA se refere ao horário em que a aeronave

acionou os motores, sendo que o procedimento de embarque já tinha sido concluído há muito tempo.

33. Então, não é porque os passageiros chegaram antes da decolagem é que haveria tempo para embarque. Observa-se que até mesmo o fechamento das portas se dá com bastante antecedência da decolagem. Ademais, verifica-se que não é a intenção da Recorrente impedir o embarque de seus passageiros, até porque, neste caso tivemos que oferecer a assistência material.

34. Desse modo, conforme demonstrado pela lista de voo anexa (doc. 04) a aeronave dispunha de 118 assentos e decolou com 111 assentos ocupados, portanto, ainda havia disponíveis 07 assentos, contrariando a conclusão que esta agência chegou de que teria ocorrido a preterição.

35. Veja que em caso semelhante (00066.502605/2017-22 - doc. 05), a decisão proferida pela ANAC foi pelo arquivamento do auto de infração, tendo em vista que a perda da conexão decorreu de atraso no voo inicial e não preterição:

36. Ademais, que a multa imposta não pode prevalecer em razão do equívoco do quantum fixado e pela inobservância dos preceitos legais aplicáveis à espécie.

37. Dessa forma, a Tabela de Infrações, prevê que a multa no presente caso seria entre R\$ 4.000,00 a R\$ 10.000,00. Entretanto, esta I.

38. Agência arbitrou o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) sem qualquer justificativa ou fundamentação, sendo certo que o valor arbitrado deveria ser no mínimo estipulado pela tabela, qual seja, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

39. A decisão recorrida aplicou penalidade a Recorrente no limite máximo para a infração descrita no art. 302, III, "p" do Código Brasileiro de Aeronáutica utilizando a possibilidade de agravamento da pena por reincidência. Entretanto, referida decisão não apresenta qualquer informação sobre o processo administrativo utilizado como fundamento para o agravamento da pena, assim como a ANAC não estabeleceu critério que definam a ocorrência da reincidência. Nesse sentido, nota-se que nos autos há apenas a informação sobre o crédito multa do processo que teria gerado a reincidência, informação esta que não é suficiente para fundamentar o agravamento da multa, conforme realizado por esta I. Agência. Desta forma, tendo em vista que a simples menção de ser a Recorrente reincidente não pode fundamentar o agravamento da penalidade imposta, deve ser desconsiderada a circunstância agravante da dosimetria da penalidade. Aliás, vale ressaltar que a II. Junta Recursal já reformou diversas decisões de primeira instância que aplicaram a circunstância agravante da reincidência de maneira leviana, conforme precedentes 00058.068652/2012-28,

40. Ante o exposto, requer a Recorrente:

41. a) seja dado imediato efeito suspensivo ao presente Recurso Administrativo;

42. b) seja reconhecida a nulidade do Auto de Infração nº 6476/2018, por absoluta ausência de requisitos essenciais para sua existência e validade, nos termos da fundamentação supra;

43. c) ou, caso não seja esse o entendimento, após a devida apreciação das razões que o fundamentam, seja ele provido, decretando-se a nulidade da infração aplicada.

44. d) Ou ainda, caso não seja o entendimento, requer a minoração da multa arbitrada, conforme argumentado.

45. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 03/12/2019.

46. Respalçado pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

47. **É o relato.**

#### **PRELIMINARES**

48. **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**

49. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base nos autos do processo, que a interessada de transportar passageiro com bilhete marcado ou reserva confirmada configura preterição de embarque, infração capitulada na alínea "p" do inciso III do artigo 302 do CBA, que dispõe in verbis:

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

*(...) III – infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:*

*(...)*

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

50. Também, como determina o Artigo 22º, da referida Resolução nº 400:

*Art. 22. A preterição será configurada quando o transportador deixar de transportar passageiro que se apresentou para embarque no voo originalmente contratado, ressalvados os casos previstos na Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013.*

51. No caso em tela, verifica-se que conforme apurado pela Fiscalização desta Agência Reguladora e Fiscalizadora, ela descumpriu a legislação aeronáutica.

52. **Das razões recursais**

53. **Do pedido de concessão do Efeito Suspensivo ao recurso:**

54. A respeito de tais solicitações, veja que o referido parágrafo único do artigo 61, da Lei nº 9.784/1999, estabelece que havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso. Sobre os efeitos dos recursos administrativos, transcrevo abaixo a lição do autor João Trindade Cavalcante Filho, em "Processo administrativo, 3ª Edição, Editora Jus PODIVM, página 92:

"Efeitos dos recursos administrativos: em regra, o recurso tem efeito apenas devolutivo (devolve-se a matéria à apreciação da Administração); em casos de fundado receio de dano irreversível ou de difícil reparação, pode-se conceder também efeito suspensivo (suspende-se a execução da

decisão recorrida até a análise do mérito recursal). Exemplo: decisão que determina a demolição de uma casa. Se o interessado apresentar recurso, normalmente esse apelo não impede a demolição, pois os recursos têm, em regra, apenas efeito devolutivo. No entanto, como se trata de decisão praticamente irreversível, a autoridade pode (a pedido ou de ofício) conceder efeito suspensivo, determinando que a decisão só seja executada após a análise do recurso."

55. Especificamente em relação à inscrição do débito em Dívida Ativa, importa esclarecer que a referida inscrição ocorrerá somente após 75 (setenta e cinco) dias a contar do recebimento da notificação da presente Decisão de 2ª Instância - DC2; e só em caso de inadimplência, isto é, caso a autuada não realize o pagamento do referido débito. Desta forma, ressalta-se que esse é o efeito devolutivo e não suspensivo da apresentação do Recurso em 2ª Instância no âmbito da ANAC após a edição da Resolução nº 472, de 2008.

56. No que diz respeito ao argumento da autuada de que eventual indeferimento do pleito de efeito suspensivo atentaria contra o princípio do duplo grau de jurisdição, esse argumento também não deve prosperar, pois, em que pese o recurso não ter efeito suspensivo, o efeito devolutivo do referido recurso garante a ampla defesa e o contraditório em 2ª instância administrativa e a garantia de que a respectiva inscrição do débito em dívida somente ocorrerá após o julgamento do recurso - e apenas no caso em que permaneça a condição de inadimplência.

57. Por fim, cumpre alertar que, embora não ocorra a inscrição em dívida ativa até o julgamento do recurso apresentado em 2ª Instância, o efeito não suspensivo do recurso importa em acrescentar ao valor do débito original juros e multa de mora, de acordo com o Parágrafo único do artigo 34 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, desde a data de vencimento, estabelecida na Decisão de 1ª Instância, até a data do pagamento.

58. **Da alegação de similaridade quanto à aferição da dosimetria da multa face os julgamentos anteriores (00058.068652/2012-28, 00058.073225/2012-61 e 00058.057257/2012-10):**

59. Não se pode aferir, quando da dosimetria da sanção, similaridade aos casos suscitados em relação ao caso em tela, devido ao fato de que, há época das Decisões em referência, vigora a Resolução ANAC nº 25/2008, que não dispunha de critérios claros que definissem a ocorrência da Reincidência infracional.

60. Assim, em razão mudança de entendimento com o advento da Resolução ANAC nº 472/2018, agora em vigor estão definidos quando deverão ser utilizados tais critérios como será delineado no campo específico: DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO.

61. **Da alegação de que os passageiros não foram preteridos:**

62. Dentro da topografia normativa existem contextos distintos:

63. i) no primeiro caso (incidência do artigo 21), é dever da empresa oferecer as alternativas de caput quando as hipóteses dos incisos já estiverem consumadas;

64. ii) no segundo (incidência do artigo 23) a preterição por exceder a disponibilidade de assentos na aeronave ainda não está consumada, dado que em fase de negociação entre empresa e passageiro para possível composição que permita a incidência do §1º daquele artigo, se exitosa, e, ainda;

65. iii) no caso de exceder a disponibilidade de assentos na aeronave, o passageiro não tem mais a opção de ir em seu voo original, frustrada(s) tentativa(s) de reacomodação com o(s) voluntário(s) (ou estes não existiram), cabendo obrigatoriamente à empresa o pagamento de compensação financeira prevista no artigo 24.

66. É dizer que existe uma sequência a ser seguida quando da observância das regras da resolução. A incidência da excludente do artigo 23 (negociação com os voluntários para embarcarem em voo distinto do originalmente contratado) deve ocorrer antes de a preterição propriamente dita ter-se consumado. Significa que, infrutífera a negociação, o passageiro ainda teria a opção de seguir no voo original, para o qual tinha bilhete emitido e reserva confirmada. A diferença pode parecer sutil, mas a ilustração a baixo evidencia grande distinção no comportamento da empresa.

- overbooking / exceder a disponibilidade de assentos → procura por voluntários → incidência da preterição → reacomodação → pagamento de compensação do art. 24 = impossibilidade de incidência do artigo 23, dado que a preterição já está consumada
- overbooking / exceder a disponibilidade de assentos → procura por voluntários → voluntários + aceite → pagamento da compensação com assinatura do termo → reacomodação = possibilita a incidência do artigo 23 como excludente da preterição

67. O feito demonstra que a recorrente impediu o passageiro ao embarque no voo original, razão pela qual incide sobre ela a prática da preterição tendo em vista que não comprova, de forma objetiva, à luz do art. 36 da Lei nº 9784/99 c/c § 2º do art. 23 da Res. 400/2016, que estava amparada pela única excludente à prática de preterição prevista no art. § 1º do art. 23 da Res. nº 400/2016, qual seja, a comprovação de que o passageiro não embarcou no voo original porque assim o quis, devido ao atraso do voo inicial. A prática da recorrente, portanto, se adere aos dispositivos citados, pois, ainda, o passageiro não se considerou voluntário ao não embarque.

68. Cabe ressaltar ainda que, pelo fato de que o passageiro seguir ao seu destino em voo de sua preferência e tendo sua concordância expressa. A preterição é caracterizada a partir do momento em que o passageiro com reserva confirmada deixa de ser transportado (Art. 22 resolução 400/2016).

69. A preterição não se materializa apenas quando o passageiro não for voluntário, mediante aceitação de compensações. O processo demonstra que não houve voluntariedade no caso. Ademais, a realocação é obrigação da empresa, uma vez configurada a preterição do passageiro.

70. Ante a digressão acerca do tema as Informações de Movimento de Tráfego Aéreo (BIMTRA), quanto aos horários reais de chegada e partida dos voos AD 6962 e AD 4282 de 28/06/2018, por meio das quais se verificou que o voo AD 6962 pousou em VCP com 21 minutos de atraso, chegando às 09h11, e o voo AD 4282 decolou de VCP com 33 minutos de atraso, às 09h58.

71. Assim, foi possível perceber que, apesar do operador aéreo informar em sua Carta que o tempo entre a chegada do voo AD 6962 e a partida do voo AD 4282 era de apenas 9 minutos, o tempo real entre os voos foi de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282.

72. Logo, tendo em vista que o operador aéreo comercializou os referidos voos com um tempo de conexão de 35 minutos, resta claro que o tempo real ocorrido entre os voos, de 47 minutos, era suficiente para realizar o desembarque dos passageiros no voo AD 6962 bem como o embarque no voo AD 4282.

73. Importante frisar que o caso não se refere a uma situação de perda de voo de conexão, prevista na Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, pois os passageiros chegaram no aeroporto com tempo hábil para embarcarem no voo AD 4282.

74. Em resumo, os passageiros estavam com reserva confirmada no voo AD 4282, conforme cartões de embarque anexos a este Relatório de Fiscalização, e, apesar de cumprirem as obrigações previstas no Contrato de Transporte Aéreo, tiveram o embarque negado, não sendo voluntários para irem em outro voo e, assim resta divergência aos casos ofertados pela Recorrente como similares e que ensejariam em possibilidade de se afastar a materialidade infracional, haja vista que houve tempo hábil para o devido embarque dos passageiros em questão, conforme se confirma pela Relatório de Fiscalização que aponta o tempo real entre os voos foi de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282, havendo, assim, tempo hábil para o procedimento de embarque.

75. **Da alegação de que a simples denúncia do passageiro não seria meio hábil a dar andamento ao processo, em referência ao processo 00058.057280/2016-38:**

76. Nesse sentido, cumpre esclarecer que o Auto de Infração em tela faz-se acompanhar de documentação comprobatória da prática de infração, a teor do que preceituam os artigos 11 e 12 da Resolução ANAC nº 472/2018, que determina que constatada a prática infracional enseja, por assim, a providência administrativa com vistas apurar a conduta infracional:

#### Seção II

Da Instauração do Processo Administrativo Sancionador

Art. 11. Constatada infração que justifique a adoção de providência administrativa sancionatória, será lavrado auto de infração, para fins de instauração de PAS.

Art. 12. O auto de infração será lavrado nas seguintes situações:

I - constatação presencial de infração; ou

II - constatação a partir de elementos formadores de convicção acerca da caracterização de infração, análise documental ou qualquer outra apuração decorrente da fiscalização que aponte o descumprimento da legislação, mesmo quando ficar comprovada por meio de fiscalização remota.

77. Da mesma forma, a fase apuratória deverá ser acompanhada de Relatório de Fiscalização, do qual deverá ser instruído de elementos que corroborem as informações assentadas no Auto de Infração, de modo a elidir a tomada de Decisão acerca deste, conforme o descrito no Artigo 14, do mesmo codex:

#### Seção III

Do Relatório de Ocorrência

Art. 14. O Relatório de Ocorrência deverá ser instruído com os elementos relevantes à apuração dos fatos, juntando-se sempre que possível:

planos de voo, fotografias, filmagens, depoimentos a termo, laudos técnicos, registros de reclamações de passageiros, registros de manutenção e voo, relatórios de fiscalização ou quaisquer outros documentos pertinentes.

Parágrafo único: O Relatório de Ocorrência deverá ser juntado aos PAS pertinentes.

78. Ademais, o mesmo AI obedece rigorosamente aos atributos legais do ato administrativo, bem como os aspectos definidos na norma quando da sua confecção, em consonância com o Artigo 18:

Art. 18. O auto de infração conterá os seguintes elementos:

I - numeração sequencial;

II - identificação e endereço do autuado;

III - local, data e hora da lavratura;

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e, quando pertinente, hora da ocorrência; V - indicação da disposição legal e/ou da legislação complementar infringida;

VI - indicação do prazo e local para apresentação de defesa; e

VII - identificação, contendo pelo menos a matrícula e a assinatura do autuante.

§ 1º Integram a descrição objetiva da infração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação.

§ 2º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas.

79. Assim, resta claro que a autuação **não** se dera exclusivamente em função dos fatos narrados pelos passageiros como se guerreia o Recorrente, fazendo-se, assim, presumi-los, tão somente, como provocadores da ação fiscalizatória e consequente processo apuratório.

80. **Da alegação de fazer jus ao mesmo entendimento aferido no julgamento dos processos citados em sede Recursal (Nup 00066.002609/2016-24 e Nup 00066.525902/2017-46)**

81. No caso em tela, as Decisões se deram em razão de não haver confissão de culpa por parte da Interessada, bem como não havia provas materiais apostas ao processo que pudessem corroborar as alegações do passageiro afetado.

82. Ademais, a Decisão faz referência ao Enunciado nº 09 da, então Junta Recursal:

Cabe destacar que entende esta Instância Julgadora que a denúncia de passageiro, por si só, não é suficiente para ensejar a lavratura do auto de infração, seguindo o mesmo posicionamento da Junta Recursal desta Agência (Enunciado nº 9/JR/ANAC-2009):

*“A denúncia é meio hábil para provocar a atividade de fiscalização, mas não é suficiente para a lavratura do auto de infração. A ausência de outras provas concretas prejudica a apuração dos fatos”.*

O atributo da presunção de legitimidade é próprio dos atos administrativos e, por conseguinte, não alcança eventuais reclamações veiculadas por terceiros, no âmbito desta Agência, de passageiros que não sejam agentes públicos e/ou não estejam no exercício da função. Decore, pois, do exposto, que protestos feitos por passageiros não são presumidamente verdadeiros e, por conseguinte, não têm o condão de inverter o ônus da prova (Código de Processo Civil - Lei nº 13.105/2015, art. 374, inciso IV).

83. Em relação ao citado Enunciado nº 09 da, então, Junta Recursal, cumpre-me esclarecer que foram extintos, por meio da Portaria nº 1.677, de 30 de maio de 2019, nessa inserido e que versava que a simples denúncia seria meio hábil para provocar a atividade de fiscalização, mas não suficiente para a

lavratura do auto de infração, sendo que a ausência de outras provas concretas prejudicaria a apuração dos fatos.

84. Assim, não se vinculam mais a esse decisor os referidos termos quando da emissão desse Parecer, face à perda de validade e à sua vinculação quando da emissão desta, e aliado à presunção de veracidade, atributo do ato administrativo, resta clara a validade deste atrelado ao contexto fático aqui corroborado.

85. Em decorrência desse atributo, presumem-se verdadeiros os fatos alegados pela Administração Pública, os quais são dotados de fé pública. Em que pese o Princípio da Presunção de Inocência ser um dos princípios do Processo Administrativo Sancionador este é relativo, podendo ser elidido por prova em contrário. Sendo, então, que no caso em exame não existem elementos que comprovem o cumprimento normativo por parte do autuado. Sobre este aspecto, 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. Ainda assim o interessado 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;

86. 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).

87. 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.

88. 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.

89. **Da alegação de fazer jus ao mesmo entendimento aferido no julgamento do processo citado em sede Recursal (Nup 00066.502605/2017-22)**

90. No caso referenciado, pode-se nitidamente se aferir que trata-se de situações díspares, haja visto que no processo 00066.502605/2017-22, não fora possível afirmar que o ocorrido se dera devido a falha da empresa, visto que esta forneceu 35 minutos entre os dois voos, prazo razoável para simples conexão, até porque ela afirma que proporciona todo um aparato para auxiliar os passageiros nesse trajeto. O fato é que houve atraso no primeiro voo e este excluiu o prazo para conexão. Não é possível afirmar, convictamente, que se tivesse sido possível disponibilizar os 35 minutos ao passageiro, esse prazo não seria suficiente.

91. No presente caso, não se pode fazer mesma aferição de mérito, tendo em vista que fiscalização afirma, em seu Relatório de Ocorrência, que apesar de o voo AD 6962 ter realmente pousado em VCP com 21 minutos de atraso, chegando às 09h11, o voo de conexão AD 4282 decolou de VCP com 33 minutos de atraso, às 09h58. Logo é possível perceber que o tempo disponível para realizar a conexão não era de apenas 9 minutos, como afirma a autuada, mas sim de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282. Constata-se, pois, que os passageiros teriam tempo suficiente para realizar a conexão e seguirem no voo originalmente contratado, uma vez que o tempo previsto pela empresa para tais procedimentos foi ainda inferior a esse.

92. Em suma, havia tempo hábil para os procedimentos de embarque não sendo, assim, argumento razoável para afastar a conduta infracional.

93. 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**

94. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo nº 302, Inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 1986, pelo fato de deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte.

95. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82. que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

96. A sobredita Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, **calculada a partir do valor intermediário** (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica

97. No tocante à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

98. Nesse sentido, faz-se mister observar a incongruência no apontamento das circunstâncias agravantes quando da aferição da dosimetria do caso em tela. O setor de DC1 levou em consideração a Resolução ANAC nº 472, de 06/06/2018, especificamente em seu Artigo 36, § 2º, I, em destaque:

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

**I - a reincidência;**

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos.

§ 3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.

§ 4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

§ 5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do autuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e agravantes.

§ 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância.

99. Assim, a infração se dera em 28/06/2018, vigente à época Resolução ANAC nº 25, de 2008, a qual deveria servir de fundamento para aferição da dosimetria por efeito de reincidência, nesses termos:

**CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES**

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

**I - a reincidência;**

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

100. Ou seja, a norma utilizada quando da aferição da dosimetria não guarda ressonância ao caso, face à vigência da norma à época, haja vista que os fatos apurados no presente processo foram ocorridos na vigência da Resolução nº 25/2008 e **datam de 28/06/2018**. O texto daquela norma previa a reincidência de 1 ano, conforme art. 22, §2º, inc. II e §§ 3º e 4º. Pelo caráter material da definição da sanção para o caso observa-se aderência do citado art. 82 da Res. nº 472/2018. O crédito de multa utilizado para configurar a reincidência em sede de primeira instância, SIGEC 664129186, se refere à infração ao art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) - mesma natureza da apurada neste feito, ocorrida em 07/07/2017, dentro dos critérios do art. 22, §2º, inc. II e §§ 3º e 4º, ainda que a DC1 tenha fundamentado a dosimetria da Res 472/2018. Ainda, a constituição definitiva e pagamentos e deram anteriormente à data da decisão ora recorrida. **Portanto, energe aderente a manutenção da agravante de reincidência no caso.**

101. Esclarecida a inconsistência da fundamentação, para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 302, inciso III, Alínea "u" do CBAer é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – valor de multa mínimo referente à infração, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – valor de multa médio referente à infração e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) – valor de multa máximo referente à infração, conforme a circunstância.

**102. Das Circunstâncias Atenuantes**

103. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 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, além de não incorrer em atitude processual contraditória para com o reconhecimento como, por exemplo, defender-se no mérito ou buscar imputar a responsabilidade pela prática da infração a outrem.

104. *In casu*, a Interessada não reconhece a prática da infração, conforme o disposto no § 1º, bem como alega ocorrência de fato adverso ao descrito no Auto de infração, não o podendo usufruir de tal benefício.

105. No mesmo sentido, a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-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, de 2008.

106. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), no caso em tela, verificam-se atenuantes, pois a autuada não recebeu penalidades no último ano anterior à data da infração), conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC nº 3795577, da ANAC, na data desta decisão.

**107. Das Circunstâncias Agravantes**

108. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontradas qualquer outro elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

109. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa para o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), que é o valor máximo previsto no Anexo III da Resolução nº 25, de 2008, para cada uma das infrações.

110. **CONCLUSÃO**

Ante o exposto, sugiro **NEGAR LHE PROVIMENTO, MANTENDO-SE A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA** e que:

(1) a empresa seja multada em **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018, e considerada a circunstância agravante prevista no inciso I, §2º, do art. 36 da mesma Resolução, por infração ao disposto no art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565/1986 – CBA, por ter deixado de transportar o passageiro Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior, localizador EH1R5X, não voluntário, no voo AD 4282 de 28/06/2018, para o qual possuía reserva confirmada/bilhete marcado.

(2) a empresa seja multada em **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018, e considerada a circunstância agravante prevista no inciso I, §2º, do art. 36 da mesma Resolução, por infração ao disposto no art. 302, inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565/1986 – CBA, por ter deixado de transportar a passageira Danielle Chaves Gonçalves Tavares, localizador EH1R5X, não voluntária, no voo AD 4282 de 28/06/2018, para o qual possuía reserva confirmada/bilhete marcado.

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

**Submeta ao crivo do decisor.**

**Eduardo Viana**  
**SIAPÉ - 1624783**  
**Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016**



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 17/12/2019, às 16:56, 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 **3791490** e o código CRC **7C7A041C**.

Referência: Processo nº 00066.027097/2018-71

SEI nº 3791490





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1597/2019**

PROCESSO Nº 00066.027097/2018-71

INTERESSADO: AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A.

Brasília, 17 de dezembro de 2019.

1. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

2. A Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, no art. 38, § 1º, prevê a aplicação do efeito suspensivo ao recurso em situação excepcional, quando a autoridade decisora, de ofício ou a pedido, entende presente a hipótese de "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" (art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999). No caso dos autos, considerando que, por força do art. 53 do mesmo diploma normativo, a movimentação do expediente para efeito de cobrança deve ocorrer somente após a constituição definitiva da multa. Logo, sem atos de cobrança anteriores inexistia a possibilidade de inscrição prévia em dívida ativa e consequentes efeitos negativos, de modo que **o recebimento da manifestação é feito apenas no efeito devolutivo**. O entendimento se alinha à Lei 7.565/86, que estabelece em seu artigo 292, § 2º que o procedimento será sumário, com efeito suspensivo. A citada Resolução 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, e por conseguinte o rito de constituição e aplicação de sanções administrativas na Agência é expressa no 53 que encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o autuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação. Isso posto, com a leitura integrada dos dois dispositivos, conclui-se que por efeito suspensivo se entende que o efeito da aplicação da sanção somente se estabelece após concluído o feito/procedimento de apuração. Por todo o exposto não se enxerga "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" do art. 61, p. un., da Lei 9.784/1999 que justifique a aplicação do efeito suspensivo. Encaminhamento à eventual cobrança apenas depois de concluído o litúgio administrativo, nos termos do citado artigo 53.

3. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado, foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

4. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 3514338), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

5. Com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, este analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, a saber:

O operador aéreo deixou de transportar os passageiros Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior e Danielle Chaves Gonçalves Tavares, ambos vinculados ao localizador EHIR5X, com reservas confirmadas no voo AD 4282 de 28/06/2018, e que não eram voluntários para seguirem em outro voo, configurando-se, assim, preterição de embarque.

6. **As alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.** Falhou o interessado em fazer prova desconstitutiva da infração, à luz do art. 36 da Lei 9.784/1999.

7. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

8. Dosimetria adequada para o caso.

9. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 3.060, de 30 de setembro de 2019 e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018**, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO** conhecer do recurso e, no mérito, **NEGAR PROVIMENTO, para MANTER A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA** de modo que a autuada:

- (1) seja multada em **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018, e considerada a circunstância agravante prevista no inciso I, §2º, do art. 36 da mesma Resolução, por infração ao disposto no art. 302, inciso III, alínea “p”, da Lei nº 7.565/1986 – CBA, por ter deixado de transportar o passageiro Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior, localizador EH1R5X, não voluntário, no voo AD 4282 de 28/06/2018, para o qual possuía reserva confirmada/bilhete marcado.
- (2) seja multada em **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018, e considerada a circunstância agravante prevista no inciso I, §2º, do art. 36 da mesma Resolução, por infração ao disposto no art. 302, inciso III, alínea “p”, da Lei nº 7.565/1986 – CBA, por ter deixado de transportar a passageira Danielle Chaves Gonçalves Tavares, localizador EH1R5X, não voluntária, no voo AD 4282 de 28/06/2018, para o qual possuía reserva confirmada/bilhete marcado.
- O crédito de multa **668505196**, referente à duas multas nos valores acima discriminados deve ser MANTIDO.

À Secretaria.

Notifique-se. Publique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – Brasília

Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016

Portaria nº 3.060, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 17/12/2019, às 17:02, 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 **3798057** e o código CRC **1DB66C3F**.