



PARECER N° 544/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.100310/2015-52
INTERESSADO: INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 002045/2015 **Data da Lavratura:** 30/09/2015

Crédito de Multa (n° SIGEC): 665.529/18-7

Infração: *Deixar de embarcar ou desembarcar o PNAE que dependa de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.*

Enquadramento: inciso I do art. 289 do CBA c/c o caput do art. 20 da Resolução ANAC n° 280, de 11/07/2013 e c/c o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC n° 25, de 25/04/2008.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face da empresa **INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A.**, CNPJ n°. 15.559.082/0001-86, por descumprimento do inciso I do art. 289 do CBA c/c o caput do art. 20 da Resolução ANAC n° 280, de 11/07/2013 e c/c o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC n° 25, de 25/04/2008, cujo Auto de Infração n°. 002045/2015 foi lavrado em 30/09/2015 (fl. 01), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração n° 002045/2015 (fl. 01)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 04.0000280.0191

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Deixar de embarcar ou desembarcar o PNAE que dependa de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO: A empresa concessionária Inframérica deixou de desembarcar 02 (dois) passageiros FT4AE que dependiam de assistência do tipo WCHC por ponte de embarque do voo GLO 1535 no dia 14/05/2015) as 18h41 com origem no Aeroporto de Fortaleza / Aeroporto Internacional Pinto Martins em Fortaleza código ICAO SBFZ com destino ao Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira código ICAO SBBR.

Tal fato contraria o disposto no Art. 302 Inciso III Alínea u da Lei 7 565 de 19/12/1986 c/c Caput do art 20 da Resolução 280 de 11/07/2013

N DO VOO 1535 DATA DO VOO 14/05/2015.

CAPITULAÇÃO: Art 302 Inciso III Alínea u da Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Caput do art 20 da Resolução 280 de 11/07/2013.

(...)

Em Relatório de Fiscalização n°. 000693/2015/SRE/GGAF, datado de 30/09/2015 (fls. 02 e 03), a

fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 000693/2015/SRE/GGAF (fls. 02 e 03)

(...)

DATA: 14/05/2015 **HORA:** 18:41 **LOCAL:** Aeroporto Internacional de Brasília.

DESCRIÇÃO:

Dos fatos

No dia 14/05/2015 a equipe de fiscalização do NURAC BSB recebeu por meio de email (anexo I) a denúncia da funcionana Sra Jordana Aryadna Linhares Camelo de Souza da empresa VRG Linhas Aéreas S/A (GOL) informando que o voo GLO 1535 com origem no Aeroporto de Fortaleza Aeroporto Internacional Pinto Martins em Fortaleza código ICAO SBFZ e destino ao Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira código ICAO SBBR prefixo PR GTE foi encaminhado para posição remota no patio apesar de constar a bordo dois passageiros cadeirantes e o aeroporto dispor de pontes de embarque no momento do pouso.

Segundo a funcionaria no dia anterior 13/05/2015 foi enviada a planilha PCD (anexo II) em que constava a programação de voo do dia seguinte 14/05/2015 com 02 (dois) passageiros cadeirantes. Pelo sistema de fonia o comandante confirmou a informação de que estes passageiros estavam bordo. Diante disso a colaboradora solicitou ao programador Paulo do CCO Centro de Controle Operacional que alocasse a aeronave em alguma ponte livre. Entretanto segundo o relato o Sr Paulo foi bem incisivo ao afirmar que as pontes livres naquele momento estavam sendo reservadas para dois voos atrasados da empresa Avianca. A funcionária encaminhou foto da tela do visualizador de pátio do Sistema SISO indicando os boxes 14 e 16 livres. Ela afirma que acompanhou os pousos até as 19h22 e que as duas pontes não tinham sido utilizadas até aquele horário conforme fotos em anexo (anexos III e Anexo IV).

Diante da denúncia a equipe de fiscalização formada pelos servidores Antonino Brito Assunção Júnior INSPAC nº 2362 e Daniela Camara Amaral Savini INSPAC nº A2367 e Jorge Bernardo Oliveira da Silva INSPAC nº 2376 solicitou a concessionária Inframérica esclarecimentos sobre os fatos conforme consta no Ofício nº 38/2015/NURAC/BSB/ANAC de 19/06/2015 (Anexo V). O ofício solicitava:

- a) Informar se houve envio tempestivo das informações necessárias ao atendimento (embarque/desembarque) dos Passageiros com Necessidade a Assistência Especial PNAE nos dias 13 e 14/05/2015 pela empresa VRG GOL Linhas Aéreas;
- b) Em caso positivo encaminhar copia legível dessas informações;
- c) Enviar captura da imagem do modulo Visualizador de posições do Sistema SISO no momento do calço da aeronave que efetuou o voo 1535 no dia 14/05/2015 da empresa GOL; e
- d) Informar a disponibilidade dos boxes (posição de pátio) 14 e 16 no período de 18h30 a 19h30 do dia 14/05/2015.

Sabendo que a informação poderia ser atendida de pronto a equipe de fiscalização concedeu prazo para resposta de 1 (um) dia útil contado a partir da data de recebimento do ofício.

Em resposta por meio da IA n 1071/GO/SBBR/2015 anexo a concessionária Inframérica informou o seguinte:

- a) A companhia aérea GOL enviou tempestivamente em 13/05/2015 a programação de embarque e desembarque de passageiros com necessidade de assistência especial PNAE do dia 14/05/2015;
- b) Foram incluídos dois anexos ao documento. O primeiro mostrando a programação da empresa aérea GOL no dia 13/05/2015 e o visualizador de pátio (SISO) do dia 14/05/2015 as 18h41 (horário exato de calço do voo GLO 1535);
- c) O planejamento de alocação de aeronaves no aeroporto é realizado através da programação dos voos de partida. O voo GLO 1535 recebeu programação as 15h47 onde realizaria o voo GLO 1646 com saída programada as 21h50. Em função do tempo de permanência em solo aproximadamente 3h30 a aeronave foi alocada em posição remota (BOX 12) a fim de evitar a subutilização da infraestrutura de ponte. A alocação deste voo nas posições 14 ou 16 acarretaria na realocação dos seguintes voos:

Box 14 ONE 6234/6231 e GLO 1183/1674

Box 16 ONE 6309/6173 GLO 1251/1629 e GLO 1628/1528. Ressaltamos que na chegada do GL01251 havia programação de atendimento PNAE.

(...)

Tanto a foto apresentada na denúncia quanto a imagem do sistema SISO fornecido pela concessionária Inframérica mostram que o pátio dispunha de pelo menos 06 boxes livres no embarque/desembarque doméstico e pelo menos 02 boxes livres na área destinada a movimentação internacional. Considerando apenas a imagem mencionada verifica-se que a empresa concessionária teria condições de alocar os PNAE em ponte de embarque e optou por fazer o desembarque remoto.

Em contrassenso a legislação criando uma exceção a preferência de embarque/desembarque de PNAE não prevista nas normas afetas ao tema a empresa concessionária alega que de acordo com sua programação se optasse pelo BOX 14 teria que realocar os voos ONE 6234/6231 e GLO 1183/1674. Entretanto esses dois voos não possuíam passageiros que dependiam de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC. Dessa forma a Inframérica preferiu realizar um desembarque remoto com dois cadeirantes a colocar dois voos sem cadeirante em área remota descumprindo a legislação que fala sobre a preferência de embarque/desembarque de PNAE em ponte de embarque independente de critério de eficiência relacionado ao número de passageiros a bordo.

Decisão do INSPAC

Ante o exposto foi lavrado o auto de infração nº 2045/2015 capitulado no Art 302 Inciso III Alínea u da Lei 7 565 de 19/12/1986 c/c Caput do art 20 da Resolução 280 de 11/07/2013.

(...)

A fiscalização desta ANAC apresenta os seguintes documentos comprobatórios:

- a) *E-mails* entre a passageira a esta ANAC, datado de 24/06/2015 (fls. 06 e 07);
- b) Ofício nº 38/2015/NURAC/BSB/ANAC, datado de 16/06/2015 (fl. 08);
- c) IA nº 1071/GO/SBBR/2015, de 19/06/2015 (fls. 09 e 10); e
- d) ANEXO I - Aeroporto de Brasília (Grade de Horários) (fl. 11).

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, apresenta a sua defesa, em 20/10/2015 (fls. 13 a 17), oportunidade em que faz diversas alegações, afastadas pelo setor de decisão de primeira instância.

O setor de decisão de primeira instância, *antes de decidir pelo mérito do presente processo*, em 31/10/2016 (SEI! 0473598), realiza diligência ao setor técnico, buscando obter maiores subsídios quanto ao objeto do processamento, oportunidade em que, *por parecer*, datado de 01/06/2017 (SEI! 0696905), aponta, *entre outras coisas*, conforme abaixo, *in verbis*:

Parecer nº 9(SEI/2017/BSB/NURAC/GTREC/GEOP/SFI

(...)

I - RELATÓRIO

(...)

2. O Auto de Infração 2045/2015 foi lavrado em decorrência da negativa da Concessionária Inframérica em alocar em ponte de embarque aeronave com PNAE a bordo, em situação que existiam pontes disponíveis, no total de 7 (sete), conforme foto à fl. 04.

3. Ao se cotejar o despacho emitido pela GTAA/SFI com os treinamentos fornecidos pela ANAC nota-se uma mudança de entendimento, que tende a esvaziar o conteúdo normativo do art. 20 da Resolução 280 ao transmutar a determinação normativa de se alocar "**preferencialmente**" em pontes de embarque para a interpretação que permite ao operador aeroportuário **facultativamente**, no melhor interesse da empresa administradora do aeroporto, sem considerar a necessidade dos PNAE, alocar a aeronave em ponte de embarque ou em posição remota.

4. Cumpre destacar a responsabilidade do eminente julgador, que ao insculpir tal jurisprudência administrativa, mitiga direitos humanos, descaracteriza a *mens legis* da Resolução 280 e atentaria contra o Estatuto da Pessoa com Deficiência, assimilado ao ordenamento jurídico brasileiro com estatura constitucional.

5. Sabe-se, contudo, que não perfaz mister dos servidores fiscalizadores a conclusão pela aplicação da multa ou seu arquivamento, ou mesmo elencar teses jurídicas sobre o fato em

discussão. Mas tão somente cabe a esta equipe contribuir com diligências e demais esclarecimentos solicitados pelo julgador de primeira instância.

6. Nesse ínterim e com o intuito de trazer luz a elementos que retratem efetivamente os fatos, passa-se a relevar pontos do que constitui a "verdade real", perquirida por esta egrégia GTAA.

7. Há época dos fatos, a administradora aeroportuária utilizava precipuamente interesses econômicos e administrativos para alocação das pontes de embarque. Os primeiros transpareciam na própria organização dos píeres. O píer norte e central eram divididos pelas empresas Avianca e GOL, enquanto o píer sul era ocupado exclusivamente pela TAM. Nesse ponto cabe ressaltar que não estamos no auto de infração nem mesmo discutindo a validade desse acordo. Pois foram destacados como disponíveis no Relatório de Fiscalização apenas as duas pontes de embarque que competiam entre GOL e Avianca, sem mencionar explicitamente as outras cinco pontes disponíveis destinadas à TAM, mas apenas foi informado implicitamente com o anexo. Já em relação aos interesses administrativos, nota-se que havia uma preocupação da concessionária em otimizar o tempo de ocupação das pontes de embarque, conferindo prioridade a aeronaves que ficariam em solo menos tempo. Insta ressaltar que a otimização do tempo de ocupação das pontes de embarque poderia ser realizado de outras formas, como a retirada da aeronave da ponte de embarque após o procedimento de desembarque.

8. Ambos interesses mencionados se sobrepuseram ao atendimento prioritário/preferencial (e não meramente facultativo), dos PNAE. Tal situação descrita era recorrente no aeroporto de Brasília. Entretanto, configurar o auto de infração não era tarefa fácil. Tendo em vista que se exigia um acompanhamento na hora do ocorrido, para se cientificar, conforme consta nos autos de que haviam PNAE no voo; houve pedido da empresa aérea; houve negativa do operador aeroportuário; e haviam pontes de embarque disponíveis.

(...)

(grifos no original)

Por parecer, datado de 19/06/2017 (SEI! 0781212), o referido Auto de Infração foi convalidado para constar o enquadramento com base no inciso I do art. 289 do CBA *c/c* o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013 e *c/c* o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008.

Após notificação, em 18/07/2017 (SEI! 0891565), quanto à convalidação realizada, a empresa interessada apresenta, em 24/07/2017 (SEI! 0897062), as suas considerações, oportunidade em que alega a ocorrência de "[...] erro na intimação de ciência de ato processual".

O setor de fiscalização desta ANAC, *oportunamente*, encaminha novo ofício, Ofício nº 79/2018/GTAA/SFI-ANAC, este datado de 02/02/2018 (SEI! 1495098), o qual reitera a notificação quanto à convalidação realizada quanto ao enquadramento do referido Auto de Infração.

Após o recebimento deste Ofício, em 06/02/2018 (SEI! 1519875), a empresa interessada apresenta as suas considerações, em 14/02/2018 (SEI! 1523602), oportunidade em que alega: (i) inaplicabilidade do art. 20 da Resolução ANAC nº 280/13; (ii) nulidade absoluta do Auto de Infração, tendo em vista o não atendimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/08; (iii) ausência de infração, tendo em vista que os passageiros foram devidamente desembarcados; e (iv) violação do princípio da finalidade da penalidade administrativa; e (v) da violação dos princípios do ato administrativo.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 04/10/2018 (SEI! 2193443), *após afastar os argumentos apresentados pela empresa*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do art. 289 do CBA *c/c* o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013 e *c/c* o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, aplicando, considerando a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08) e, também, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 29/11/2018 (SEI! 2439312), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 03/12/2018 (SEI! 2513180), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 13/12/2018 (SEI! 2518040 e 2518037), oportunidade em que alega: (i) ausência de

infração e violação aos limites da discricionariedade administrativa; e (ii) reitera os seus argumentos apresentados anteriormente.

Em 14/12/2018, *por despacho*, o recurso interposto é considerado tempestivo, sendo o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 2520900), sendo atribuído a este analista técnico em 14/02/2019, às 12h25min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 002045/2015, de 30/09/2015 (fl. 01);
- Relatório de Fiscalização nº. 000693/2015/SRE/GGAF, datado de 30/09/2015 (fls. 02 e 03);
- *E-mails* entre a passageira a esta ANAC, datado de 24/06/2015 (fls. 06 e 07);
- Ofício nº 38/2015/NURAC/BSB/ANAC, datado de 16/06/215 (fl. 08);
- IA nº 1071/GO/SBBR/2015, de 19/06/2015 (fls. 09 e 10);
- ANEXO I - Aeroporto de Brasília (Grade de Horários) (fl. 11);
- Defesa da empresa interessada, de 20/10/2015 (fl. 13 a 17);
- Procuração para representante da empresa interessada, datada de 08/06/2015 (fl. 18);
- Fotos referentes ao painel de controle do aeroporto (SE! 0419794);
- Despacho s/nº/2016/GTAA/SFI/ANAC, de 31/10/2016 (SEI! 0473598);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, datado de 23/02/2017 (SEI! 0423663);
- Parecer nº 9(SEI)/2017/BSB/NURAC/GTREG/GEOP/SFI, de 01/06/2017 (SEI! 0696905);
- Decisão de Convalidação do Auto de Infração, datada de 19/06/2017 (SEI! 0781212);
- Aviso de Recebimento - AR, de 18/07/2017 (SEI! 0891565);
- Vista de Processo, datada de 24/07/2017 (SEI! 0895778);
- Manifestação da empresa interessada, datada de 24/07/2017 (SEI! 0897062);
- Ofício nº 79/2018/GTAA/SFI-ANAC, de 02/02/2018 (SEI! 1495098);
- Manifestação da empresa interessada, datada de 01/02/2018 (SEI! 1496656);
- Aviso de Recebimento - AR, de 06/02/2018 (SEI! 1519875);
- Manifestação da empresa interessada, datada de 09/02/2018 (SEI! 1523602);
- Aviso de Recebimento - AR, de 31/01/2018 (SEI! 1524341);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 04/10/2018 (SEI! 2193443);
- SIS_NOTIFICACAO - NPI 2319564/2018/GTAA/SFI/ANAC, de 15/10/2018 (SEI! 2319564);
- Notificação nº 3840/2018/ASJIN-ANAC, de 29/11/2018 (SEI! 2439312);
- Solicitação de Vista, datada de 16/11/2018 (SEI! 2456491);
- Aviso de Recebimento - AR, de 03/12/2018 (SEI! 2513180);
- Recurso da empresa interessada, datado de 13/12/2018 (SEI! 2518037);
- Procuração para Representante da empresa, de 06/12/2018 (SEI! 2518038);
- Documentos de representante da empresa (SEI! 2518039);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 13/12/2018 (SEI! 2518040); e

- Despacho ASJIN, de 14/12/2018 (SEI! 2520900).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

Da Regularidade Processual:

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, apresenta a sua defesa, em 20/10/2015 (fls. 13 a 17). *No entanto*, o setor de decisão de primeira instância, *antes de decidir pelo mérito do presente processo*, em 31/10/2016 (SEI! 0473598), realiza diligência ao setor técnico, buscando obter maiores subsídios quanto ao objeto do processamento, encaminhando *parecer*, datado de 01/06/2017 (SEI! 0696905). *Por parecer*, datado de 19/06/2017 (SEI! 0781212), o referido Auto de Infração foi convalidado para constar o enquadramento com base no inciso I do art. 289 do CBA c/c o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013 e c/c o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008. *Após notificação*, em 18/07/2017 (SEI! 0891565), quanto à convalidação realizada, a empresa interessada apresenta, em 24/07/2017 (SEI! 0897062), as suas considerações, oportunidade em que alega a ocorrência de "[...] erro na intimação de ciência de ato processual". O setor de fiscalização desta ANAC, *oportunamente*, encaminha novo ofício, Ofício nº 79/2018/GTAA/SFI-ANAC, este datado de 02/02/2018 (SEI! 1495098), o qual reitera a notificação quanto à convalidação realizada quanto ao enquadramento do referido Auto de Infração. *Após o recebimento deste Ofício*, em 06/02/2018 (SEI! 1519875), a empresa interessada apresenta as suas considerações, em 14/02/2018 (SEI! 1523602). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 04/10/2018 (SEI! 2193443), *após afastar os argumentos apresentados pela empresa*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração no inciso I do art. 289 do CBA c/c o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013 e c/c o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, aplicando, considerando a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08) e, também, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais). *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 29/11/2018 (SEI! 2439312), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 03/12/2018 (SEI! 2513180), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 13/12/2018 (SEI! 2518040 e 2518037). Em 14/12/2018, *por despacho*, o recurso interposto é considerado tempestivo, sendo o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 2520900), sendo atribuído a este analista técnico em 14/02/2019, às 12h25min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses da empresa interessada, estando, assim, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Deixar de embarcar ou desembarcar o PNAE que dependa de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

A empresa interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, deixar de embarcar ou desembarcar o PNAE que dependa de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa*, contrariando o inciso I do art. 289 do CBA c/c o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013 e c/c o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO

TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, com a seguinte descrição no Auto de Infração nº. 002045/2015, este lavrado em 30/09/2015 (fl. 01), *in verbis*:

Auto de Infração nº 002045/2015 (fl. 01)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 04.0000280.0191

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Deixar de embarcar ou desembarcar o PNAE que dependa de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO: A empresa concessionária Inframérica deixou de desembarcar 02 (dois) passageiros FT4AE que dependiam de assistência do tipo WCHC por ponte de embarque do voo GLO 1535 no dia 14/05/2015) as 18h41 com origem no Aeroporto de Fortaleza / Aeroporto Internacional Pinto Martins em Fortaleza código ICAO SBFZ com destino ao Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira código ICAO SBBR.

Tal fato contraria o disposto no Art. 302 Inciso III Alínea u da Lei 7 565 de 19/12/1986 c/c Caput do art 20 da Resolução 280 de 11/07/2013

N DO VOO 1535 DATA DO VOO 14/05/2015.

CAPITULAÇÃO: Art 302 Inciso III Alínea u da Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Caput do art 20 da Resolução 280 de 11/07/2013.

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no inciso I do art. 289 do CBA, o qual dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

(...)

rt. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº 280/13

(...)

Art. 20. O embarque e o **desembarque do PNAE** que dependa de assistência do tipo STCR, **WCHS** ou **WCHC** **devem ser realizados preferencialmente por pontes de embarque**, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, conforme abaixo, *in verbis*:

ANEXO III da Resolução ANAC nº 25/08

Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária)

(...)

17. Não obedecer quaisquer preceitos do Código Brasileiro Nacional de Aviação Civil e das Normas Regulamentares não elencados acima.

Patamar Mínimo R\$ 10.000,00

Patamar Médio R\$ 17.500,00

Patamar Máximo R\$

25.000,00

(...)

(sem grifos no original)

Ao se relacionar os fatos concretos, estes descritos no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo atuado.

4. **DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Fiscalização nº. 000693/2015/SRE/GGAF, datado de 30/09/2015 (fls. 02 e 03), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 000693/2015/SRE/GGAF (fls. 02 e 03)

(...)

DATA: 14/05/2015 **HORA:** 18:41 **LOCAL:** Aeroporto Internacional de Brasília.

DESCRIÇÃO:

Dos fatos

No dia 14/05/2015 a equipe de fiscalização do NURAC BSB recebeu por meio de email (anexo I) a denúncia da funcionana Sra Jordana Aryadna Linhares Camelo de Souza da empresa VRG Linhas Aéreas S/A (GOL) informando que o voo GLO 1535 com origem no Aeroporto de Fortaleza Aeroporto Internacional Pinto Martins em Fortaleza código ICAO SBFZ e destino ao Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira código ICAO SBBR prefixo PR GTE foi encaminhado para posição remota no patio apesar de constar a bordo dois passageiros cadeirantes e o aeroporto dispor de pontes de embarque no momento do pouso.

Segundo a funcionária no dia anterior 13/05/2015 foi enviada a planilha PCD (anexo II) em que constava a programação de voo do dia seguinte 14/05/2015 com 02 (dois) passageiros cadeirantes. Pelo sistema de fonia o comandante confirmou a informação de que estes passageiros estavam bordo. Diante disso a colaboradora solicitou ao programador Paulo do CCO Centro de Controle Operacional que alocasse a aeronave em alguma ponte livre. Entretanto segundo o relato o Sr Paulo foi bem incisivo ao afirmar que as pontes livres naquele momento estavam sendo reservadas para dois voos atrasados da empresa Avianca. A funcionária encaminhou foto da tela do visualizador de pátio do Sistema SISO indicando os boxes 14 e 16 livres. Ela afirma que acompanhou os pousos até as 19h22 e que as duas pontes não tinham sido utilizadas até aquele horário conforme fotos em anexo (anexos III e Anexo IV).

Diante da denúncia a equipe de fiscalização formada pelos servidores Antonino Brito Assunção Júnior INSPAC nº 2362 e Daniela Camara Amaral Savini INSPAC nº A2367 e Jorge Bernardo Oliveira da Silva INSPAC nº 2376 solicitou a concessionária Inframérica esclarecimentos sobre os fatos conforme consta no Ofício nº 38/2015/NURAC/BSB/ANAC de 19/06/2015 (Anexo V). O ofício solicitava:

- a) Informar se houve envio tempestivo das informações necessárias ao atendimento (embarque/desembarque) dos Passageiros com Necessidade a Assistência Especial PNAE nos dias 13 e 14/05/2015 pela empresa VRG GOL Linhas Aéreas;
- b) Em caso positivo encaminhar copia legível dessas informações;
- c) Enviar captura da imagem do modulo Visualizador de posições do Sistema SISO no momento do calço da aeronave que efetuou o voo 1535 no dia 14/05/2015 da empresa GOL; e
- d) Informar a disponibilidade dos boxes (posição de pátio) 14 e 16 no período de 18h30 a 19h30 do dia 14/05/2015.

Sabendo que a informação poderia ser atendida de pronto a equipe de fiscalização concedeu prazo para resposta de 1 (um) dia útil contado a partir da data de recebimento do ofício.

Em resposta por meio da IA n 1071/GO/SBBR/2015 anexo a concessionária Inframérica informou o seguinte:

- a) A companhia aérea GOL enviou tempestivamente em 13/05/2015 a programação de embarque e desembarque de passageiros com necessidade de assistência especial PNAE

do dia 14/05/2015;

b) Foram incluídos dois anexos ao documento. O primeiro mostrando a programação da empresa aérea GOL no dia 13/05/2015 e o visualizador de pátio (SISO) do dia 14/05/2015 as 18h41 (horário exato de calço do voo GLO 1535);

c) O planejamento de alocação de aeronaves no aeroporto é realizado através da programação dos voos de partida. O voo GLO 1535 recebeu programação as 15h47 onde realizaria o voo GLO 1646 com saída programada as 21h50. Em função do tempo de permanência em solo aproximadamente 3h30 a aeronave foi alocada em posição remota (BOX 12) a fim de evitar a subutilização da infraestrutura de ponte. A alocação deste voo nas posições 14 ou 16 acarretaria na realocação dos seguintes voos:

Box 14 ONE 6234/6231 e GLO 1183/1674

Box 16 ONE 6309/6173 GLO 1251/1629 e GLO 1628/1528. Ressaltamos que na chegada do GL01251 havia programação de atendimento PNAE.

(...)

Tanto a foto apresentada na denúncia quanto a imagem do sistema SISO fornecido pela concessionária Inframérica mostram que o pátio dispunha de pelo menos 06 boxes livres no embarque/desembarque doméstico e pelo menos 02 boxes livres na área destinada a movimentação internacional. Considerando apenas a imagem mencionada verifica se que a empresa concessionária teria condições de alocar os PNAE em ponte de embarque e optou por fazer o desembarque remoto.

Em contrassenso a legislação criando uma exceção a preferencia de embarque/desembarque de PNAE não prevista nas normas afetas ao tema a empresa concessionária alega que de acordo com sua programação se optasse pelo BOX 14 teria que realocar os voos ONE 6234/6231 e GLO 1183/1674. Entretanto esses dois voos não possuíam passageiros que dependiam de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC. Dessa forma a Inframérica preferiu realizar um desembarque remoto com dois cadeirantes a colocar dois voos sem cadeirante em área remota descumprindo a legislação que fala sobre a preferencia de embarque/desembarque de PNAE em ponte de embarque independente de critério de eficiência relacionado ao numero de passageiros a bordo.

Decisão do INSPAC

Ante o exposto foi lavrado o auto de infração nº 2045/2015 capitulado no Art 302 Inciso III Alínea u da Lei 7 565 de 19/12/1986 c/c Caput do art 20 da Resolução 280 de 11/07/2013.

(...)

Observa-se tratar-se, *assim*, de descumprimento do inciso I do art. 289 do CBA *c/c* o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013 e *c/c* o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008.

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, apresenta a sua defesa, em 20/10/2015 (fls. 13 a 17), oportunidade em que faz diversas alegações. Após o recebimento do Ofício nº 79/2018/GTAA/SFI-ANAC, este datado de 02/02/2018 (SEI! 1495098), em 06/02/2018 (SEI! 1519875), o qual notifica a empresa interessada quanto o ato de convalidação do referido Auto de Infração, esta apresenta as suas considerações, em 14/02/2018 (SEI! 1523602), oportunidade faz outras alegações.

Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada, tanto em sede defesa quanto após notificação do ato de convalidação, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância enfrentou todos, oportunidade em que pode afastá-los, apresentados os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. Nesse momento, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este Relator afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 04/10/2018 (SEI! 2193443), *em especial*, no apontado na referida decisão, conforme apontado abaixo, *in verbis*:

(...)

2.3. Defesa

(...)

Constata-se que os argumentos da autuada não merecem prosperar:

Primeiramente, cabe destacar que a Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013, estabelece procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo, aplicando-se, no que couber, a todos os operadores envolvidos no transporte desses passageiros.

Nesse sentido, quanto à alegação de que o enquadramento da infração não se aplica a operadores aeroportuários, mas somente a empresas de transporte aéreo regular, haja vista o disposto no Compêndio de Elementos de Fiscalização (CEF) da Resolução nº 280, aprovado pela Portaria nº 2.623/SFI, cabe esclarecer que o CEF é um documento de aplicação interna desta Agência, que visa orientar a atuação dos fiscais da ANAC no procedimento de fiscalização. Contudo, a obrigação para o regulado nasce da Resolução nº 280/2013 propriamente dita, não do CEF.

Colaciona-se novamente o dispositivo infringido:

*“Art. 20. O embarque e o desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC devem ser realizados **preferencialmente por pontes de embarque**, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.”*

(grifos nossos)

Ora, se a aplicabilidade do art. 20 recaísse unicamente sobre as empresas de transporte aéreo regular, estas deveriam ser capazes de realizar embarques e desembarques através das pontes de embarque a seu bel-prazer, o que não se verifica na prática, uma vez que o acesso às pontes de embarque é de competência do operador aeroportuário. Assim, verifica-se que a capitulação do Auto de Infração é aplicável à autuada, e, portanto, não há de se falar em violação ao princípio da legalidade.

A defesa também argumenta que a preferência por um meio de desembarque não implica em exclusividade, podendo o desembarque também ser realizado por equipamento de ascenso e descenso ou rampa. De fato, a norma estabeleceu alternativas para o desembarque de passageiros PNAE. Por outro lado, é nítida a posição do legislador, através do termo **preferencialmente**, que o uso de pontes de embarque é o mais apropriado nesses casos. Assim, as alternativas disponibilizadas ao operador aeroportuário só seriam cabíveis em casos de real inviabilidade de utilização das pontes de embarque.

A justificativa da autuada para não disponibilizar uma das pontes de embarque para o voo GLO 1535 reside no fato de que o tempo de permanência em solo da aeronave, aproximadamente 3h30, impossibilitaria a utilização delas para outros voos. Ocorre que, como bem colocado em Parecer da Fiscalização (nº SEI **0696905**): “(...) a *otimização do tempo de ocupação das pontes de embarque poderia ser realizada de outras formas, como a retirada da aeronave da ponte de embarque após o procedimento de desembarque*”. Dessa forma, existiam alternativas para o operador aeroportuário atender a contento o referido voo e ao mesmo tempo realizar com eficiência a operação de embarque dos mais de 500 passageiros mencionados na defesa.

Cabe destacar que a empresa aérea informou tempestivamente ao operador aeroportuário, nos termos do art. 21 da Resolução ANAC nº 280/2013, as informações necessárias para o atendimento dos passageiros PNAE. Dessa forma, percebe-se que inexistem motivos que justifiquem a opção do operador aeroportuário em não utilizar a ponte de embarque.

Por fim, ressalta-se que a finalidade buscada pelo dispositivo que ensejou a autuação é a de garantir o adequado embarque/desembarque de passageiros PNAE que dependam de assistência STCR, WCHS ou WCHC. Entende esta Instância Julgadora que a utilização de equipamento de ascenso e descenso ou rampa em tais casos só se aplica frente a impossibilidade do uso da ponte de embarque. Dessa forma, é fato que todos os requisitos de validade do auto de infração estão presentes, inclusive sua finalidade, cujo princípio dispõe:

Princípio da finalidade:

A finalidade do ato é seu intento finalístico, é o norte da correta aplicação da lei. Todo ato administrativo procura atingir uma finalidade de interesse da administração pública. Tem-se que o princípio da finalidade exige que o ato seja praticado sempre com finalidade pública.

Da mesma forma, havendo no caso em concreto fundamentos para a autuação, não há de se falar em violação aos princípios que regem o Direito Administrativo, ou quaisquer uns do direito comparado.

Diante dos fatos e motivos expostos, conclui-se que as alegações da defesa não possuem o condão para afastar a sanção aplicada à empresa, eis que caracterizada a infração administrativa. Contudo, deve ser levado em consideração, como circunstância atenuante, o fato de a autuada não ter sofrido penalidades no ano anterior, a contar da data de ocorrência da infração.

(...)

(grifos no original)

Além dos argumentos apresentados em decisão de primeira instância, este analista técnico reforça que as alegações da empresa interessada não podem prosperar, pois, como visto na fundamentação a esta análise, o ato tido como infracional ficou bem materializado pelo agente fiscal, por ocasião da fiscalização, bem como se enquadra em afronta aos indicados dispositivos normativos, o que não pode ser tolerado por este órgão regulador. Da mesma forma, ao se analisar todo o processamento ora em curso, não se identifica qualquer tipo de mácula que possa, porventura, vir a anular qualquer ato administrativo exarado. Observa-se que o referido Auto de Infração se encontra com todos os elementos necessários para o devido processamento em desfavor da empresa interessada, não se podendo identificar a ocorrência de qualquer vício capaz de ensejar a nulidade do presente processo.

Importante ressaltar que a empresa interessada não consegue demonstrar que não ocorreu o ato infracional, conforme alega, pois, como já dito antes, o agente fiscal, ao identificar o ato tido como infracional, apresentou todos os elementos de prova necessários, os quais não foram desconstituídos, durante o curso do presente processo administrativo, pela empresa interessada.

As alegações de afronta aos diversos princípios que regem o processo administrativo sancionador, da mesma forma, não podem prosperar, pois desconstituídas de qualquer prova de que assim ocorreu. No presente processo administrativo, a empresa interessada foi, devidamente, notificada de todos os atos processuais, oportunidade em que lhe foram concedidos os correspondentes prazos para interpor as suas considerações, o que, inclusive, foram utilizados pela interessada, tudo em respeito ao seu direito constitucional ao contraditório. Todos os demais princípios informadores da Administração Pública foram respeitados no presente processo, não se podendo falar em qualquer tipo de vício que possa resultar na anulação do processamento em curso.

Após notificação de decisão, datada de 29/11/2018 (SEI! 2439312), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 03/12/2018 (SEI! 2513180), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 13/12/2018 (SEI! 2518040 e 2518037), alegando:

(i) ausência de infração e violação aos limites da discricionariedade administrativa - A recorrente alega afronta aos limites da discricionariedade administrativa, o que, também, não pode prosperar, pois, como visto na fundamentação a esta análise, o agente fiscal, ao identificar o ato tido como infracional, durante a ação fiscal, pode materializá-lo, adequadamente, no Auto de Infração nº. 002045/2015, este lavrado em 30/09/2015 (fl. 01), bem como no Relatório de Fiscalização nº. 000693/2015/SRE/GGAF, datado de 30/09/2015 (fls. 02 e 03), apresentando, inclusive, todos os fundamentos de fato e de direito necessários ao devido processamento administrativo em desfavor da empresa interessada. Na verdade, no caso em tela, por se tratar de processamento administrativo sancionador, não houve qualquer ato discricionário da Administração Pública, pois, como visto acima, todos os atos administrativos exarados se encontram, estritamente, dentro da normatização em vigor à época, não se podendo apontar qualquer tipo de juízo de conveniência e/ou oportunidade por parte desta Administração.

(ii) reitera os seus argumentos apresentados anteriormente - Observa-se que a empresa recorrente, em sede

recursal, reitera as suas argumentações apresentadas *em sede de defesa* (fls. 13 a 17) e após a referida convalidação do Auto de Infração (SEI! 1523602), o que, *conforme apontado acima*, não pode prosperar. *Conforme já declarado*, este analista técnico concorda com os argumentos apresentados pelo setor de decisão de primeira instância (SEI! 2193443), os quais, *inclusive*, foram complementados durante esta análise.

Sendo assim, deve-se apontar que a interessada, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a Resolução ANAC n.º 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância, foi reconhecida a existência de uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. n.º 472/18. Ocorre que, *à época dos fatos*, se encontrava vigente a Resolução ANAC. n.º 25/08, a qual, *da mesma forma*, dispunha, em seus incisos do §1º do artigo 22, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC n.º 25/08

(...)

Art. 22. Para efeitos 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.

(...)

Na verdade, não se pode concordar com esta posição, na medida em que, *em consulta*, realizada em 25/11/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 4514648), correspondente à empresa interessada, observa-se a presença de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º. 25/08, bem como, *também*, conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC n.º. 472/18, *hoje vigente*.

Importante ressaltar que ao caso em tela, *da mesma forma*, não se pode aplicar qualquer outra das circunstâncias atenuantes, pois, *como se observa no processamento em curso*, não houve o "o reconhecimento da prática da infração" (inciso I) por parte da empresa interessada, e, *ainda*, não ocorreu "a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão" (inciso II).

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

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

(...)

§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.

(...)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Em sendo assim, observa-se não existir qualquer circunstância atenuante e nenhuma condição agravante, conforme previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme dispostos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Destaca-se que, com base no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da sanção de multa referente ao item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, poderá ser imputado em R\$ 10.000,00 (grau mínimo), R\$ 17.500,00 (grau médio) ou R\$ 25.000,00 (grau máximo).

7. DA POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) (grau mínimo).

Na medida em que não há a presença de qualquer circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e sem nenhuma condição agravante (§2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), a sanção de multa deve ser aplicada no *patamar médio* previsto para o ato infracional, *ou seja*, o valor de R\$ 17.500,00 (dezessete mil e quinhentos reais).

Importante ressaltar que o setor de decisão de primeira instância aponta, *expressamente*, que "[...] verifica-se a existência de uma circunstância atenuante, haja vista que a Autuada não recebeu penalidades no último ano, **conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC da ANAC** na data desta decisão. Não se verificam as demais atenuantes, pois: a Autuada não reconheceu a prática da infração; e a infração não resultou em consequências a serem amenizadas" (**grifos no original**) (SEI! 2193443).

Sendo assim, entende-se necessária a reforma da decisão de primeira instância, tendo em vista a necessidade de aplicação de sanção em definitivo no *patamar médio* previsto na norma, por não existirem condições atenuantes e/ou agravantes, *como visto acima*.

Assim, é possível que a sanção em definitivo a ser aplicada ao regulado seja agravada de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais), que corresponde a sanção prevista no item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da então vigente Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, em seu patamar médio.

Cumpra-se mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784 admite a possibilidade da reforma para agravar a situação do recorrente. Ocorre, *porém*, que a mesma norma, em seu parágrafo único, condiciona o agravamento da sanção à ciência do parte interessado, de forma que esta, *querendo*, venha a reformular suas alegações antes da decisão, conforme se verifica, abaixo, *in verbis*:

Lei nº 9.784

(...)

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

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

(...)

Observa-se que o §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que, *no julgamento do recurso*, em caso de possibilidade de agravamento da sanção a ser aplicada em definitivo, o Recorrente deve ser intimado, para, no prazo de 10 (dez) dias, apresentar as suas considerações, *se assim desejar*, conforme redação abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº 472/2018

(...)

Art. 44. **Do julgamento do recurso poderá resultar:**

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.

(...)

(grifos nossos)

Diante do exposto, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do artigo 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, entende-se necessário, *também*, que seja cientificado o interessado ante à possibilidade de situação gravame, para que o mesmo, *querendo*, venha a formular suas alegações antes da decisão final.

Após apresentação de tudo acima, *por agora*, deixo de prosseguir sobre a análise do mérito do presente processo, *passando*, então, à conclusão.

8. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro a **NOTIFICAÇÃO ANTE À POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE**, com agravamento da sanção de multa para o valor de **R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais)**, este que corresponde à sanção prevista no *patamar*

médio do item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, de forma que o mesmo, *querendo*, venha, no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, *assim*, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Após a efetivação da medida, deve o expediente retornar a este proponente, para a conclusão da análise.

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 15 de julho de 2020.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 15/07/2020, às 08:28, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4506500** e o código CRC **2A80CB7F**.

Referência: Processo nº 00058.100310/2015-52

SEI nº 4506500



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 521/2020

PROCESSO Nº 00058.100310/2015-52

INTERESSADO: INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A

Brasília, 15 de julho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A.**, CNPJ nº. 15.559.082/0001-86, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Ação Fiscal - SFI, proferida em 04/10/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), conforme identificados no Auto de Infração nº. 002045/2015, por - *deixar de embarcar ou desembarcar o PNAE que dependa de assistência do tipo STCR WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa*, capitulada no inciso I do art. 289 do CBA c/c o caput do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013 e c/c o item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 544/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI! 4506500], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- pela **NOTIFICAÇÃO ANTE À POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE**, com agravamento da sanção de multa para o valor de **R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais)**, este que corresponde à sanção prevista no *patamar médio* do item 17 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, de forma que o mesmo, *querendo*, venha, no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Importante observar os prazos prescritos na Lei nº. 9873/99.

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

À Secretaria.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 15/07/2020, às 11:26, 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



<https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4514851** e o código CRC **79FF1DD5**.

Referência: Processo nº 00058.100310/2015-52

SEI nº 4514851