



**PARECER Nº** 564/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00058.506709/2016-24  
**INTERESSADO:** @INTERESSADOS\_VIRGULA\_ESPACO@

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**AINI:** 005539/2016 **Data da Lavratura:** 24/10/2016

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 665.448/18-7

**Infração:** *Deixar de prestar assistência ao PNAE durante a saída da área de desembarque e acesso a área pública.*

**Enquadramento:** 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

**Proponente:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

1. **INTRODUÇÃO**

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em fase da empresa **AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.**, CNPJ nº. 09.296.295/0001-60, por 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, cujo Auto de Infração nº. 005539/2016 foi lavrado, em 24/10/2016 (SEI! 0119345), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 005539/2016** (SEI! 0119345)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 04.0000280.0180

**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:** Foi constatado pela equipe de fiscalização em missão no aeroporto de IMPERATRIZ-MA (Código ICAO: SBIZ), localizado em Imperatriz-MA, no dia 19 de outubro de 2016, durante o desembarque do voo 2447, origem São Luís-MA (SBSL), destino Imperatriz-MA (SBIZ), que a empresa aérea AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. deixou de desembarcar, a passageira Maria de Souza Mariz, RG 130921 SSP-PB, que possui necessidade de assistência especial (PNAE), dependente de assistência do tipo WCHS, por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

**CAPITULAÇÃO:** Art. 302, Inciso III, Alínea "u" da Lei 7.565 de 23/12/1986 c/c Caput do art. 20, da Resolução 280 de 11/07/2013.

**DADOS COMPLEMENTARES:**

Data do Voo: 19/10/2016 - Número do Voo: 2447.

(...)

Em Relatório de Fiscalização nº. 002987/2016 (SEI! 0119361), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

## Relatório de Fiscalização nº 002987/2016 (SEI! 0119361)

(...)

### Descrição:

#### DOS FATOS

Foi constatado pela equipe de fiscalização em missão no aeroporto de IMPERATRIZ-MA (Código ICAO: SBIZ), localizado em Imperatriz-MA, no dia 19 de outubro de 2016, durante o desembarque do voo 2447, origem São Luís-MA (SBSL), destino Imperatriz-MA (SBIZ), que a empresa aérea AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. deixou de desembarcar, a passageira Maria de Souza Mariz, RG 130921 SSP-PB, que possui necessidade de assistência especial (PNAE), dependente de assistência do tipo WCHS, por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa. Fotos em anexo.

Conforme constatado, a empresa tinha conhecimento da necessidade de realizar o desembarque pelos meios previstos no artigo 20 da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, já que fora feito o Registro de Facilitação de Cliente PNAE pela própria empresa. Fotos em anexo.

Apesar da existência do Registro de Facilitação ao Cliente PNAE, a empresa não comprovou que fez, formalmente, solicitação para utilizar o equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no caput do artigo 20 da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, conforme prevê o § 1º deste mesmo artigo (Apenas informou verbalmente que fez a solicitação). Tampouco utilizou a opção oferecida pelo § 2º deste mesmo artigo, que prevê a possibilidade do operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa. Foi aplicado um questionário (em anexo) aos parentes da passageira, que estavam juntos no mesmo voo, onde se confirma a necessidade de assistência do tipo WCHS.

Esta fiscalização, por sua vez, caracterizada a infração procede à lavratura do auto de infração.

#### LEGISLAÇÃO

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), no tocante às infrações cujas práticas serão puníveis por multa, infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos é infração imputável à concessionária ou à permissionária de serviços aéreos (Lei 7.565/1986, art. 302, inciso III, alínea "u").

De acordo com o art. 20, da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, O transportador prevê que o 3º 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.

#### DA DECISÃO DO INSPAC

Ante o exposto, foi lavrado o AI nº 005539/2016, capitulado no art. 20, da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, c/c o art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986

(...)

A fiscalização desta ANAC, *ainda*, apresenta os seguintes documentos comprobatórios:

- a) Fotos da ocorrência (SEI! 0119362); e
- b) Quest PNAE-SBIZ-2016\_10\_19-Maria de Souza Mariz-voos 2447.pdf (SEI! 0119363).

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 07/11/2016 (SEI! 0193899), apresenta a sua defesa, em 12/12/2016 (SEI! 0254796), oportunidade em que alega que: (i) "[...] a passageira foi desembarcada sem a assistência necessária"; (ii) "[...] a passageira foi desembarcada sem a assistência necessária"; (iii) "[...] a própria passageira deixou de prestar as informações sobre sua condição de cadeirante em tempo hábil, [...]"; (iv) "[apesar] da compra da passagem ter sido realizada através do website da AZUL no dia 08/08/2016, apenas no dia 18/10/2016, um dia antes do voo, o Sr. Valdir contatou a AZUL através do Serviço de Atendimento ao Cliente, solicitando auxílio no embarque e desembarque nos trechos de ida e volta"; (v) "[no caso da] **passageira não tenha informado a necessidade de assistência com a antecedência determinada na legislação, seu transporte poderá ser realizado com as assistências que estiveram disponíveis, exatamente**

**como ocorreu no presente caso" (grifos no original);** (vi) mesmo que "[...] não tenha sido comunicada com a antecedência necessária, mesmo assim, preencheu o formulário abaixo, solicitado à Infraero a necessidade técnica para o devido atendimento à passageira"; (vii) "**a Infraero se recusou a assinar a referida solicitação, bem como a atendê-la, pois nunca havia dado treinamento aos funcionários das companhias aéreas para manuseamento da única cadeira robótica no aeroporto de Imperatriz/MA. ressaltando também Que não há pontes de embarque no referido aeroporto" (grifos no original);** e (ix) "**[...] não deu causa a presente situação, mas ainda sim a solucionou da melhor maneira possível" (grifos no original).**

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 13/11/2018 (SEI! 2414153), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o caput do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos 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 médio* previsto na norma, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

*No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 22/11/2018 (SEI! 2441548), a qual foi recebida pela interessada, em 05/12/2018 (SEI! 2517734), oportunidade em que apresenta o seu recurso, em 07/12/2018 (SEI! 2499206), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que: (i) requer concessão do efeito suspensivo; (ii) "[pelas] fotos anexadas ao auto de infração verifica-se que, o operador do aeródromo não disponibilizou equipamento de ascenso e descenso da aeronave. Aeronave esta que não se enquadra na exceção prevista no §4º do art. 20, da Resolução 280/2013"; (iii) "[...] há um evidente equívoco sendo perpetrado, pois a capitulação jurídica à qual foi imputada à AZUL foi aquela atinente ao artigo 20 da Resolução 280/2013 e não quanto aos artigos 9º, 14 ou 21 daquela mesma Resolução"; (iv) "[...] a tese de defesa para a capitulação do artigo 20, é absolutamente diferente dos demais artigos elencados pelo julgador, aos quais a Autuada sequer teve oportunidade de juntar provas e se manifestar"; (v) "[...] não há dúvida de que a falta ou ausência dos equipamentos de ascenso e descenso é de responsabilidade do operador aeroportuário. Esta agência fez questão de colocar por duas vezes que a obrigação é do operador do aeródromo"; e (vi) "[...] o Anexo IV à Resolução 280/2013, que fixa os valores das multas para as infrações praticadas pelas empresas aéreas (primeira tabela) e administração aeroportuária (segunda tabela), não é possível encontrar dentre as infrações imputadas às empresas aéreas a constante da capitulação jurídica deste auto de infração, **mas encontra-se nas infrações imputáveis à administração aeroportuária (item 23.)" (grifos no original).**

Em 19/12/2018, *por despacho*, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 2538165), sendo atribuído a este analista técnico em 14/02/2019, às 12h24min.

### **Dos Outros Atos Processuais:**

- Auto de Infração nº. 005539/2016, de 24/10/2016 (SEI! 0119345);
- Relatório de Fiscalização nº. 002987/2016 (SEI! 0119361);
- Fotos da ocorrência (SEI! 0119362);
- Quest PNAE-SBIZ-2016\_10\_19-Maria de Souza Mariz-voe 2447.pdf (SEI! 0119363)
- Aviso de Recebimento - AR, de 07/11/2016 (SEI! 0193899);
- Defesa da Empresa interessada, de 12/12/2016 (SEI! 0254796);
- Cópia do Auto de Infração (SEI! 0464913);
- Cópia do Relatório de Fiscalização nº. 002987/2016 (SEI! 0464917);
- Despacho GTFI, de 02/03/2017 (SEI! 0467978);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 13/11/2018 (SEI! 2414153);

- Extrato SIGEC, de 20/11/2018 (SEI! 2436071);
- Notificação nº 3866/2018/ASJIN-ANAC, de 22/11/2018 (SEI! 2441548);
- Pedido de Vista, datado de 04/12/2018 (SEI! 2487085);
- Recurso da Empresa Interessada, de 07/12/2018 (SEI! 2499206);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 07/12/2018 (SEI! 2499207);
- Aviso de Recebimento - AR, de 05/12/2018 (SEI! 2517734); e
- Despacho ASJIN, de 19/12/2018 (SEI! 2538165).

### **É o breve Relatório.**

## **2. DAS PRELIMINARES**

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

### ***Do Requerimento de Recebimento do Recurso com Efeito Suspensivo:***

*Em sua peça recursal*, interposta em 07/12/2018 (SEI! 2499206), a empresa interessada requer que seu recurso seja recebido sob o *efeito suspensivo*. Observa-se que cabe à Secretaria desta ASJIN receber o recurso interposto, pelo interessado em processo administrativo sancionador que contenha decisão desfavorável, e verificar a sua tempestividade, o que ocorreu, *no caso em tela*, em 19/12/2018, oportunidade em que, *por despacho* (SEI! 2538165), o presente processo foi encaminhado "[para] análise e deliberação, ficando os autos conclusos a partir da data da atribuição ao membro julgador designado".

Ao se verificar o histórico do Crédito de Multa sob o nº. 665.448/18-7, junto ao SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS - SIGEC, observa-se que servidor da Secretaria desta ASJIN, em 19/12/2018, às 16h52min52seg, altera o *status* do deste processo para RE2, *ou seja*, recurso à segunda instância, sob o *efeito suspensivo*.

*Sendo assim*, deve-se reforçar ter a Secretaria desta ASJIN, em 19/12/2018, recebido o recurso interposto pela empresa interessada no *efeito suspensivo*.

### ***Da Regularidade Processual:***

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 07/11/2016 (SEI! 0193899), apresenta a sua defesa, em 12/12/2016 (SEI! 0254796). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 13/11/2018 (SEI! 2414153), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o caput do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos 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 médio* previsto na norma, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais). *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 22/11/2018 (SEI! 2441548), a qual foi recebida pela interessada, em 05/12/2018 (SEI! 2517734), oportunidade em que apresenta o seu recurso, em 07/12/2018 (SEI! 2499206). Em 19/12/2018, *por despacho*, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 2538165), sendo atribuído a este analista técnico em 14/02/2019, às 12h24min.

*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 então vigente Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, com a seguinte descrição, *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.

(...)

Observa-se que, *diante da infração do processo administrativo em questão*, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA, conforme abaixo, *in verbis*:

**CBA**

(...)

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

(...)

III – Infrações imputáveis à **concessionária** ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

**u) Infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre serviços aéreos.**

(...)

**(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 descrito, *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.**

§ 1º O equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, podendo ser cobrado preço específico dos operadores aéreos.

§ 2º É facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§ 3º Os operadores aéreo e aeroportuário estão autorizados a celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo para disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo.

§ 4º Excetua-se do previsto no caput o embarque ou desembarque de PNAE em aeronaves cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60 m (um metro e sessenta centímetros).

§ 5º Nos casos especificados no § 4º deste artigo, o embarque ou desembarque do PNAE podem ser realizados por outros meios, desde que garantidas suas segurança e dignidade, sendo vedado carregar manualmente o passageiro, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.

§ 6º Para fins do disposto no § 5º deste artigo, carregar manualmente o passageiro significa sustentá-lo, segurando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.

§ 7º Cabe ao operador aéreo prover os meios para o embarque ou desembarque do PNAE nos casos especificados nos §§ 4º e 5º deste artigo.

(...)

(sem grifos no original)

No entanto, deve-se apontar que o enquadramento legal mais adequado é com relação ao inciso I do art. 289 do CBA, conforme abaixo, *in verbis*:

**CBA**

(...)

**TÍTULO IX - Das Infrações e Providências Administrativas**

(...)

**CAPÍTULO II - Das Providências Administrativas**

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

**I - multa;**

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

(...)

(sem grifos no original)

Importante ressaltar que se mantém o enquadramento complementar, com fundamento no o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11/07/2013, conforme acima descrito.

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

**ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08**

(...)

**Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea)**

(...)

**5. Deixar de prestar atendimento prioritário a PNAE.** (Incluído pela Resolução nº 280, de 11.7.2013).

Valor Mínimo R\$ 10.000,00

Valor Médio R\$ 17.500,00

Valor Máximo R\$ 25.000,00

(...)

(sem grifos no original)

*Sendo assim*, identifica-se que foi bem caracterizado o ato tido como infracional no enquadramento pelo 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

**NOTA IMPORTANTE:** Ainda com relação ao enquadramento proposto para o ato tido como infracional no presente processo, este analista técnico entende ser necessário tecer algumas considerações, como forma de melhor esclarecer o seu entendimento, na medida em que tomou conhecimento de alguns processos autuados com base na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA e c/c dispositivo da Resolução ANAC nº 280/13, *como verificado no presente processo*, bem como outros tantos, os quais foram autuados com base no inciso I do art. 289 do CBA, c/c dispositivo da Resolução ANAC nº 280/13 e, ainda, com item da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

*Sendo assim*, deve-se reconhecer haver, no âmbito do setor de fiscalização, bem como no setor de decisão de primeira instância, dúvida razoável sobre a perfeita aplicação da normatização em vigor, em se tratando de infrações à Resolução ANAC nº 280/13.

Ressalta-se que esta dúvida impacta, *diretamente*, em uma diferença, a qual se projeta não somente na interpretação necessária ao tipo infracional a ser aplicado, mas, *também*, interfere nos valores que devem ser aplicados para o devido sancionamento do ato infracional. Ao se entender correto o enquadramento pela alínea "u" do inc. III do art. 302 do CBA, os valores da sanção de multa aplicada em definitivo poderão ser de R\$ 4.000,00 (patamar mínimo); R\$ 7.000,00 (patamar médio) ou R\$ 10.000,00 (patamar máximo). *Enquanto*, ao se entender ser correto o enquadramento pelo inciso I do art. 289 do CBA c/c algum item da Tabela IV da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, os mesmos valores poderão ser de R\$ 10.000,00 (patamar mínimo); R\$ 17.500,00 (patamar médio) e R\$ 25.000,00 (patamar máximo).

De acordo com a alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA, a multa será aplicada à concessionária de serviços aéreos pela prática de infrações às demais normas que dispões sobre serviços aéreos. *Logo*, deve-se verificar se a Resolução ANAC nº 280/13 se trata mesmo de normas referentes aos serviços aéreos.

Observa-se que a Resolução ANAC nº 280/13 *dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências*, apontando, em seu art. 1º, que esta norma visa estabelecer, nos termos desta Resolução, os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo público, podendo-se, *então*, entender se tratar de norma relativa aos serviços aéreos prestados por concessionária de serviço público, o que, *à primeira vista*, favorece a aplicação da referida alínea "u" do inc. III do art. 302 do CBA, esta como fundamentadora dos atos infracionais em inobservância deste diploma normativo. *Nesse mesmo sentido*, diversos outros dispositivos reiteram este tipo de entendimento, a saber: Procedimentos Prévios à Viagem (Capítulo II); Assistência Durante à Viagem (Capítulo III) e Controle de Qualidade dos Serviços de Assistência Especial (Capítulo IV).

No entanto, no Capítulo V da Resolução ANAC nº 280/13, em Disposições Finais, observa-se que este diploma normativo altera o ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, este que foi incluído pela Resolução ANAC nº 58, de 28/10/2008, que inseriu a TABELA DE INFRAÇÕES (VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL), referentes ao artigos 1º, §3º, c/c artigos 12 e 289, todos do CBA, oportunidade em que estabelece que a Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) passa a vigorar:

**Resolução ANAC nº 280/13**

(...)

CAPÍTULO V - DISPOSIÇÕES FINAIS

(...)

Art. 41. O Anexo III da Resolução nº 25, de 25 de agosto de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**I - na tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea:**

**a) os itens 1, 5, 6, 9, 13 e 14 passam a vigorar com a redação dada no Anexo IV desta Resolução;**

**b) ficam acrescidos os itens 16 a 27, na forma do Anexo IV desta Resolução; e**

**c) ficam revogados os itens 4, 7, 8, 10, 11, 12 e 15;**

**II - na tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Administração Aeroportuária:**

**a) os itens 7 e 15 passam a vigorar com a redação dada no Anexo IV desta Resolução;**

**b) ficam acrescidos os itens 18 a 23, na forma do Anexo IV desta Resolução; e**

**c) ficam revogados os itens 1, 5, 6, 8, 13, 14 e 16;**

**III - no cabeçalho da tabela do Anexo III, fica acrescido o texto "CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA – ART. 1º, §3º, C/C ARTS. 12 E 289".**

(...)

**(sem grifos no original)**

Entende-se, *assim*, que a Resolução ANAC nº 280/13, ao apresentar "*os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo*", estabeleceu diversas normas sobre serviços aéreos que devem ser observados pelos transportadores aéreos, bem como todos os demais entes regulados envolvidos, sob pena, *do contrário*, restar configurada infração a este diploma normativo. E, *da mesma forma*, esta norma complementar, *ao estabelecer outras providências*, em se tratando de infrações à própria norma, remete o seu aplicador à Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea), esta prevista no ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, de forma que, *assim*, seja estabelecido o valor da multa correspondente a cada ato infracional identificado na referida Resolução ANAC nº 280/13, no que tange à facilitação que deve ser promovida pelo transportador aéreo (empresa aérea). Entende-se que esta norma, *ao prever as referidas alterações na Tabela de Infrações*, esta prevista no ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, proporcionou certa "especialidade" a norma, a qual deve ser observada no caso de infrações aos seus dispositivos, em conformidade com o disposto no *caput* do art. 20 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08.

Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 280/13 não estabelece, *expressamente*, que as possíveis infrações aos seus dispositivos devam ser processados com fundamento na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA, *pelo contrário*, em nenhum momento se reporta a este dispositivo. Por outro lado, *como visto acima, nas Disposições Finais*, ao realizar alterações no ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *salvo engano*, busca "reformatar" a *então vigente* Tabela de Infrações, a qual estabelece valores de multa aos entes regulados, de forma que esta se aplique à própria Resolução.

Pelo *princípio da coerência*, os dispositivos de determinada norma devem ser harmônicos entre si, devendo haver uma estreita relação entre todos eles, sob pena, *do contrário*, restar uma norma confusa e desforme, resultando na dificuldade em sua aplicação. *Sendo assim*, deve-se entender que o normatizador, na Resolução ANAC nº 280/13, ao realizar as alterações no referido ANEXO III, buscou estabelecer os valores das multas para os tipos infracionais extraídos desta própria Resolução, não se valendo de outro dispositivo legal e/ou normativo. Caso o normatizador da Resolução ANAC nº 280/13 entendesse de forma diferente, não teria realizado qualquer alteração no referida Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea), esta prevista no ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *pelo contrário*, bastava deixar livre a interpretação do agente aplicador da norma, na medida em que, *como visto*, esta pode ser entendida como que dispõe sobre serviços aéreos, ou, *melhor ainda*, poderia ter, *expressamente*, se reportado à aplicação da alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA, quando o agente fiscal estivesse diante de qualquer ato infracional em inobservância da Resolução ANAC nº 280/13.

*Sendo assim*, entende-se que o normatizador da Resolução ANAC nº 280/13, que estabeleceu diversas

regras a serem observadas pelos entes regulados, ao realizar alterações no ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, direcionou às possíveis identificações de quaisquer atos infracionais às Tabelas constantes deste ANEXO, oportunidade em que estas discriminam e especificam os respectivos valores de multas a serem aplicados nos casos concretos.

*Desta forma*, este analista técnico, *no caso em tela*, entende não ser possível a fundamentação com base na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA, mas, *sim*, pelo 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

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

*No caso em tela, em parecer*, este constante do Relatório de Fiscalização nº. 002987/2016 (SEI! 0119361), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização nº. 002987/2016** (SEI! 0119361)

(...)

##### **Descrição:**

##### **DOS FATOS**

Foi constatado pela equipe de fiscalização em missão no aeroporto de IMPERATRIZ-MA (Código ICAO: SBIZ), localizado em Imperatriz-MA, no dia 19 de outubro de 2016, durante o desembarque do voo 2447, origem São Luís-MA (SBSL), destino Imperatriz-MA (SBIZ), que a empresa aérea AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. deixou de desembarcar, a passageira Maria de Souza Mariz, RG 130921 SSP-PB, que possui necessidade de assistência especial (PNAE), dependente de assistência do tipo WCHS, por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa. Fotos em anexo.

Conforme constatado, a empresa tinha conhecimento da necessidade de realizar o desembarque pelos meios previstos no artigo 20 da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, já que fora feito o Registro de Facilitação de Cliente PNAE pela própria empresa. Fotos em anexo.

Apesar da existência do Registro de Facilitação ao Cliente PNAE, a empresa não comprovou que fez, formalmente, solicitação para utilizar o equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no *caput* do artigo 20 da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, conforme prevê o § 1º deste mesmo artigo (Apenas informou verbalmente que fez a solicitação). Tampouco utilizou a opção oferecida pelo § 2º deste mesmo artigo, que prevê a possibilidade do operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa. Foi aplicado um questionário (em anexo) aos parentes da passageira, que estavam juntos no mesmo voo, onde se confirma a necessidade de assistência do tipo WCHS.

Esta fiscalização, por sua vez, caracterizada a infração procede à lavratura do auto de infração.

##### **LEGISLAÇÃO**

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), no tocante às infrações cujas práticas serão puníveis por multa, infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos é infração imputável à concessionária ou à permissionária de serviços aéreos (Lei 7.565/1986, art. 302, inciso III, alínea "u").

De acordo com o art. 20, da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, O transportador prevê que o 3º 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.

##### **DA DECISÃO DO INSPAC**

Ante o exposto, foi lavrado o AI nº 005539/2016, capitulado no art. 20, da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, *c/c* o art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986

(...)

Observa-se, *então*, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade com o disposto 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 5 da Tabela

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

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 07/11/2016 (SEI! 0193899), apresenta a sua defesa, em 12/12/2016 (SEI! 0254796), oportunidade em que realiza as suas alegações.

*Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada em sede defesa e após convalidação do referido Auto de Infração*, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando 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 analista técnico afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 13/11/2018 (SEI! 2414153), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

**Decisão de Primeira Instância** (SEI! 2414153)

(...)

### **2.3. Defesa**

(...)

Constata-se que os argumentos da autuada **não** merecem prosperar.

A empresa alega só ter tomado conhecimento da condição especial da passageira um dia antes do voo, afirmando que, por isso, não haveria tempo hábil para repassar a informação à administradora do aeroporto. Porém não apresentou qualquer comprovação da veracidade de suas alegações, o que era seu dever, conforme a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

*Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.*

Ainda que a passageira não tivesse comunicado sobre sua condição, o art. artigo 9º, da Resolução 280/2013, mencionado pela própria empresa, traz, *in verbis*:

*Art. 9º O operador aéreo, no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, deve questionar ao PNAE sobre a necessidade de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de comunicação e outras assistências, independentemente do canal de comercialização utilizado.*

*§ 1º O PNAE deve informar ao operador aéreo as assistências especiais necessárias:*

*I - no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, em resposta ao questionamento do operador aéreo;*

*II - com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do horário previsto de partida do voo para o PNAE que necessita de acompanhante, nos termos do art. 27, ou da apresentação de documentos médicos, nos termos do art. 10; ou*

*III - com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas do horário previsto de partida do voo para o PNAE que necessita de outros tipos de assistência não mencionados no inciso II deste parágrafo.*

*§ 2º A ausência das informações sobre assistências especiais dentro dos prazos especificados neste artigo não deve inviabilizar o transporte do PNAE quando houver concordância do passageiro em ser transportado com as assistências que estiverem disponíveis, observado, ainda, o disposto no § 2º do art. 2º.*

*[grifos nossos]*

Ou seja, mesmo nesse caso, a empresa deveria ter fornecido a assistência que lhe estivesse disponível. O art. 14 da mesma norma traz:

*Art. 14. O operador aéreo deve prestar assistência ao PNAE nas seguintes atividades:*

*[...]*

*III - embarque e desembarque da aeronave;*

*[...]*

*Parágrafo único. Cabe ao operador aéreo o provimento das ajudas técnicas necessárias para a execução da assistência prevista neste artigo, com exceção do previsto no § 1º do art. 20 desta Resolução.*

Constata-se que é dever do operador aéreo prestar as ajudas técnicas necessárias para a assistência ao embarque e desembarque de PNAE. Porém é possível perceber em análise das fotos juntadas aos autos pela fiscalização que a passageira teve sua cadeira carregada manualmente no caso em questão e em nenhum momento a empresa demonstra que essa era a única assistência disponível. Ademais, a própria defesa confessa que “a passageira foi desembarcada sem a assistência necessária”.

É alegado que a informação tardia advinda do passageiro (menos de 48 de antecedência do voo) fez com que não fosse possível repassar a informação à administradora do aeroporto. Porém, se o alegado pela empresa for verídico, ela recebeu a informação sobre a condição do PNAE cerca de 24 (vinte e quatro) horas antes do atendimento necessário, e, no geral, as administrações aeroportuárias exigem uma antecedência bem menor que essa para providenciar os equipamentos necessários. Mesmo desconsiderando esse fato, cabia somente à Infraero, administração do caso em questão, afirmar se a antecedência da solicitação era ou não suficiente para as providências, não cabendo à empresa determinar, por conta própria, que não era cabível comunicá-la. Era seu dever informar o operador aeroportuário, como segue:

*Art. 21. O operador aéreo deve prestar ao operador aeroportuário, tempestivamente, as informações necessárias para o atendimento do PNAE no aeroporto, em particular para fins de alocação de pontes de embarque para as aeronaves que estejam transportando PNAE que dependa das assistências previstas no caput do art. 20.*

A atuada optou por não comunicar ao operador aeroportuário sobre a passageira em questão devido a seu próprio critério de julgamento. Logo assumiu a total responsabilidade pelo atendimento especial ao PNAE. É facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa. Porém não foi o que aconteceu no caso ora analisado, visto que a empresa se utilizou de outro meio que não o indicado como essencial pela norma e não demonstrou que suas ações se encaixavam em exceção à legislação vigente.

Também é possível perceber contradições nas alegações da atuada, vez que inicialmente ela afirma que “não foi possível repassar a informação à administradora do aeroporto” e, posteriormente, afirma que “ainda que a AZUL não tenha sido comunicada com a antecedência necessária, mesmo assim, preencheu formulário solicitado à Infraero a necessidade técnica para o devido atendimento à passageira [...] a Infraero se recusou a assinar a referida solicitação, bem como a atendê-la, pois nunca havia dado treinamento aos funcionários das companhias aéreas para manuseamento da única cadeira robótica no aeroporto de Imoeratriz/MA, ressaltando também Que não há pontes de embarque no referido aeroporto...”. Não há como saber se alguma dessas afirmações é verídica. Em consideração à segunda afirmativa, não há como responsabilizar a Infraero no caso em questão, pois não há qualquer comprovação de que a empresa tenha tentado o contato mencionado. O documento por ela apresentado não conta com assinatura, não sendo possível verificar sua legitimidade. Foi inclusive o mesmo documento apresentado pela fiscalização para demonstrar a ausência de comprovação de contato com a Infraero.

Em resumo, tem-se que a norma de capitulação infralegal exige que o desembarque do PNAE que depende de assistência do tipo WCHS deve ser realizado por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa. A empresa aérea impediu que essa exigência da norma fosse cumprida, pois não comunicou o operador aeroportuário para que ele providenciasse os equipamentos nem os providenciou por conta própria. Ela alegou culpa da passageira e do operador aeroportuário, porém não trouxe aos autos qualquer comprovação de suas alegações.

É importante mencionar que a única exceção apresentada pela norma quanto à necessidade de tais equipamentos é relativa ao desembarque de PNAE em aeronaves cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60 m (um metro e sessenta centímetros). Porém é claramente perceptível a partir das imagens apresentadas pela fiscalização não ser o caso da aeronave em questão. Ademais a empresa não

alega em momento algum ser esse o caso.

Finalmente, quanto ao pedido formulado pela concessão do desconto de 50% (cinquenta por cento), nos termos do parágrafo 1º, do art. 61, da Instrução Normativa nº 08, tem-se que, no processo administrativo sancionador é oferecido ao interessado oportunidade de requerer o desconto sobre o valor da multa cominada, no prazo da defesa, em momento prévio a uma decisão final. Tal procedimento, não descuidando da observância do devido processo legal, tem como consequência a conclusão do processo sem a análise de mérito da questão, auxiliando a eleição da melhor solução para os interesses públicos. Dessa maneira, vislumbra-se uma incongruência nos procedimentos da autuada, ao tempo em que o requerimento é efetuado com intuito de atenuar a penalidade (eventualmente) cominada. Ocorre que, ou ao interessado é concedido o desconto de 50% sobre o valor da multa média a ser aplicada (mediante requerimento no prazo da defesa), ou faz ele jus a apreciação de mérito da questão. No presente caso, e também por uma questão atinente à preclusão lógica, o interessado apresentou defesa com fundamentos de mérito, motivo pelo qual o processo segue seu curso ordinário e deve ser negada a concessão de desconto pleiteada, uma vez que seu deferimento teria o efeito tipicamente observado nos casos de incidência de um motivo atenuante de penalidade, finalidade diversa da pretendida pela norma.

Ultrapassada as questões acima relatadas, a autuada não apresentou qualquer argumento capaz de afastar sua responsabilidade pela prática da infração que lhe fora imputada, não havendo que se falar em nulidade do auto de infração. A situação fática descrita nos autos deste processo representa hipótese de violação ao dever de prestação adequada do serviço público, ensejando aplicação da sanção cabível.

(...)

(grifos no original)

**Observação:** Importante se colocar que, *quanto à fundamentação adequada ao ato infracional objeto do presente processo*, este analista técnico entende ser adequado o disposto 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, diferentemente*, do que consta do Auto de Infração nº. 005539/2016 foi lavrado, em 24/10/2016 (SEI! 0119345) e da decisão de primeira instância (SEI! 2414153), resultando na necessidade de convalidação do referido Auto, o que deverá ser tratado, *oportunamente*, por este analista técnico.

Após notificação de decisão de primeira instância, datada de 22/11/2018 (SEI! 2441548), a qual foi recebida pela interessada, em 05/12/2018 (SEI! 2517734), oportunidade em que apresenta o seu recurso, em 07/12/2018 (SEI! 2499206), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que:

(i) requer concessão do efeito suspensivo - Este requerimento, *como visto acima*, foi, *devidamente*, esclarecido por este analista técnico em preliminares a esta análise.

(ii) "[pelas] fotos anexadas ao auto de infração verifica-se que, o operador do aeródromo não disponibilizou equipamento de ascenso e descenso da aeronave. Aeronave esta que não se enquadra na exceção prevista no §4º do art. 20, da Resolução 280/2013" - Deve-se discordar com esta alegação da recorrente, pois, *como visto nas fotos anexadas ao presente processo*, observa-se que a recorrente "[...] deixou de desembarcar, a passageira Maria de Souza Mariz, RG 130921 SSP-PB, que possui necessidade de assistência especial (PNAE), dependente de assistência do tipo WCHS, por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa", conforme consta, *expressamente*, do Relatório de Fiscalização nº. 002987/2016 (SEI! 0119361), o que corrobora o ato tido como infracional no presente processo.

(iii) "[...] há um evidente equívoco sendo perpetrado, pois a capitulação jurídica à qual foi imputada à AZUL foi aquela atinente ao artigo 20 da Resolução 280/2013 e não quanto aos artigos 9º, 14 ou 21 daquela mesma Resolução" - *Como observado acima*, o equívoco, *tanto do referido Auto de Infração quanto da decisão de primeira instância*, foi quanto ao enquadramento, na medida em que se

entendeu ser correta a fundamentação com base na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA e c/c o *caput* do art. 20 da Resolução ANAC nº 280/13 ao invés 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, o que deverá ser objeto de convalidação, a ser tratado, *oportunamente*, nesta análise.

(iv) "[...] a tese de defesa para a capitulação do artigo 20, é absolutamente diferente dos demais artigos elencados pelo julgador, aos quais a Autuada sequer teve oportunidade de juntar provas e se manifestar" - A empresa recorrente aponta não ter tido oportunidade de "juntar provas e se manifestar", o que não condiz com a verdade, pois, *como se pode observar no processamento em curso*, a empresa interessada foi notificada de todos os atos administrativos exarados, oportunidade em que lhe foram oferecidos os prazos necessários à apresentação de suas considerações, o que, *inclusive*, foi utilizado pela empresa, *tanto em sede de defesa quanto em sede recursal*. Ao se analisar o processamento, *até o momento e quanto ao respeito ao princípio do contraditório*, identifica-se este não ter demonstrado qualquer tipo de mácula que viesse a justificar a sua possível anulação, pois este processo administrativo sancionador se encontra, *até agora*, em estrita observância ao necessário *contraditório*.

(v) "[...] não há dúvida de que a falta ou ausência dos equipamentos de ascenso e descenso é de responsabilidade do operador aeroportuário. Esta agência fez questão de colocar por duas vezes que a obrigação é do operador do aeródromo" - *Sim*, a Resolução ANAC nº 25/08 estabeleceu, *também*, diversas regras que a administração aeroportuária deve respeitar, sem, *contudo*, excluir a responsabilização do transportador aéreo quanto aos seus deveres no respeito da referida norma complementar, *no que lhe couber*. Nesse sentido, *conforme visto na fundamentação a esta análise*, deve-se entender haver, *sim*, a responsabilidade administrativa do transportador aéreo quanto ao pleno atendimento da Resolução ANAC nº 280/13, *em especial*, quanto ao *caput* do seu do art. 20.

(vi) "[...] o Anexo IV à Resolução 280/2013, que fixa os valores das multas para as infrações praticadas pelas empresas aéreas (primeira tabela) e administração aeroportuária (segunda tabela), não é possível encontrar dentre as infrações imputadas às empresas aéreas a constante da capitulação jurídica deste auto de infração, **mas encontra-se nas infrações imputáveis à administração aeroportuária (item 23.)**" **(grifos no original)** - *Como já visto acima*, a Resolução ANAC nº 280/13, ao apresentar "*os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo*", estabeleceu diversas normas sobre serviços aéreos que devem ser observados pelos transportadores aéreos, bem como todos os demais entes regulados envolvidos, sob pena, *do contrário*, restar configurada infração a este diploma normativo. E, *da mesma forma*, esta norma complementar, *ao estabelecer outras providências*, em se tratando de infrações à própria norma, remete o seu aplicador à Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea), esta prevista no ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, de forma que, *assim*, seja estabelecido o valor da multa correspondente a cada ato infracional identificado na referida Resolução ANAC nº 280/13, no que tange à facilitação que deve ser promovida pelo transportador aéreo (empresa aérea). Entende-se que esta norma, *ao prever as referidas alterações na Tabela de Infrações*, esta prevista no ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, proporcionou certa "especialidade" a norma, a qual deve ser observada no caso de infrações aos seus dispositivos, em conformidade com o disposto no *caput* do art. 20 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08. *Sendo assim*, a alegação da recorrente não deve prosperar, pois a normatização oferecida como enquadramento se encontra, em perfeita harmonia com as considerações do agente fiscal. *No entanto*, deve-se ater para a necessária convalidação que deve ser realizada junto ao referido Auto de Infração, *o que deverá ser tratado oportunamente*.

*Sendo assim*, deve-se apontar que a interessada, *tanto em defesa quanto em considerações após convalidação e, ainda, em sede recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto

ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

## 6. DA NECESSIDADE DE CONVALIDAÇÃO

No entanto, apesar deste Relator, *ter analisado apenas algumas questões de mérito do presente processo*, deve-se observar que, *como apontado na fundamentação a esta análise*, o referido Auto de Infração deve ser convalidado, tendo em vista o enquadramento mais apropriado ser 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 com o item 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea) do ANEXO III da então vigente Resolução ANAC nº 25/08.*

Importante se registrar que, *em decisão de primeira instância*, datada de 13/11/2018 (SEI! 2414153), o então analista técnico apresenta a referida alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA como fundamento ao ato infracional cometido pela empresa, sem, *contudo*, este dispositivo ser o mais adequado, *conforme já visto*.

Observa-se que existe total congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração nº. 005539/2016, de 24/10/2016 (SEI! 0119345), e a decisão de primeira instância administrativa, datada de 13/11/2018 (SEI! 2414153), esta última que decide corretamente os fatos. No entanto, *conforme apontado acima*, o enquadramento mais adequado é 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 com o item 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea) do ANEXO III da então vigente Resolução ANAC nº 25/08*, o que torna necessária a realização de ato de convalidação do enquadramento apresentado no uito de Infração nº. 005539/2016, de 24/10/2016 (SEI! 0119345), com base no art. 55 da Lei nº 9.784/99, a qual dispõe o seguinte, *in verbis*:

### **Lei nº 9.784/99**

(...)

### **CAPÍTULO XIV - DA ANULAÇÃO, REVOGAÇÃO E CONVALIDAÇÃO**

(...)

**Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.**

(...)

**(sem grifos no original)**

Destaca-se que se vislumbra a possibilidade de agravamento da sanção aplicada em primeira instância administrativa, uma vez que a convalidação proposta altera o referido dispositivo legal, este constante da decisão de primeira instância, para 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08*, e, *por decorrência*, o valor da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância, conforme abaixo, *in verbis*:

### **ANEXO III da Resolução ANAC nº. 25/08**

(...)

### **Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea)**

(...)

**5. Deixar de prestar atendimento prioritário a PNAE.** (Incluído pela Resolução nº 280, de 11.7.2013).

Valor Mínimo R\$ 10.000,00      Valor Médio R\$ 17.500,00      Valor Máximo R\$ 25.000,00

(...)

**(sem grifos no original)**

*Assim*, é possível que a sanção em definitivo a ser aplicada ao regulado seja agravada de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais), que corresponde a sanção prevista no item 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, em seu *patamar médio*.

Cumprir mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784/99 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 9.784/99**

(...)

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.**

(...)

**(sem grifos no original)**

*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.

## 7. CONCLUSÃO

*Pelo exposto*, sugiro **CONVALIDAR O ENQUADRAMENTO NO AUTO DE INFRAÇÃO nº. 005539/2016, este lavrado em 24/10/2016 (SEI! 0119345), para constar 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então***

**vigente Resolução ANAC nº. 25/08, com a possibilidade de agravamento da sanção a ser aplicada em definitivo, do valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais), notificando, assim, o interessado para que, querendo, venha se manifestar nos autos do presente processo, no prazo de 10 (dez) dias, conforme agora apontado no presente Parecer.**

Após a notificação e transcorrido o prazo para manifestação, deve o expediente retornar a este Relator, de forma que seja dada a continuidade na análise e futura sugestão de decisão final.

**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 08:33, 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 **4529774** e o código CRC **6B79A5E4**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 541/2020**

PROCESSO Nº 00058.506709/2016-24

INTERESSADO: AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A.

Brasília, 15 de julho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.**, CNPJ nº. 09.296.295/0001-60, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Ação Fiscal - SFI, proferida em 13/11/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para o ato infracional cometido, conforme identificado no Auto de Infração nº 005539/2016, por - *deixar de prestar assistência ao PNAE durante a saída da área de desembarque e acesso a área pública*, 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

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 564/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI! 4529774], 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:**

- por **CONVALIDAR O ENQUADRAMENTO NO AUTO DE INFRAÇÃO nº. 005539/2016, este lavrado em 24/10/2016 (SEI! 0119345), para constar 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 5 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea) do ANEXO III da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, com a possibilidade de agravamento da sanção a ser aplicada em definitivo, do valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais)**, notificando, *assim*, o interessado para que, *querendo*, venha se manifestar nos autos do presente processo, no prazo de 10 (dez) dias, *conforme apontado no referido Parecer*.

5. Após a notificação e transcorrido o prazo para manifestação, deve o expediente retornar ao Relator, de forma que seja dada a continuidade na análise e futura sugestão de decisão final.

**Importante observar os prazos prescritos na Lei nº. 9.873/99.**

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 **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 15/07/2020, às 11:24, 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 **4535544** e o código CRC **1CC22A9F**.

---

Referência: Processo nº 00058.506709/2016-24

SEI nº 4535544