

PARECER Nº 26/2020/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00065.166030/2014-37
 INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria **PROPOSTA DE DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA**, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS													
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Diligência	Convalidação do AI	Notificação da Interessada	Manifestação da Interessada	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Recurso
00065.166030/2014-37	664944180	001675/2014	09/10/2014	02/12/2014	Não consta nos autos	18/12/2014	22/05/2017	16/04/2018	18/06/2018	22/06/2018	15/08/2018	Não consta nos autos	31/08/2018

Enquadramento: Art. 289, inciso I da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c art. 20 da Resolução nº 280 de 11/07/2013.

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.

Proponente: Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017).

I - INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA- INFRAERO**, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O AI de numeração e capitulação em epígrafe descreve a infração a seguir:

Às 11:42 hs do dia 09/10/2014, por falta de equipamento de ascenso e descenso, a passageira Sra. Maria Aparecida Evangelista Almeida portadora de necessidade e assistência especial, transportada em maca (STCR), pela empresa Gol Linhas Aéreas, voo 1485, procedente de Brasília, permaneceu na aeronave até às 14:18 hs de onde partiu em voo da empresa supracitada no voo 2117 com destino a Campinas. Vale salientar, que devido a gravidade do seu problema e, ainda, pelo fato de a maca ser fixa na aeronave, não foi possível desembarca-la pela ponte de embarque.

N DO VOO:1485 DATA DO VOO: 09/10/2014

3. **Relatório de Fiscalização** - detalha as circunstâncias da constatação da ocorrência, nos seguintes termos (fls. 02/07):

Durante o *briefing* das 09h00 no CGA, foi informado por representantes do operador do aeródromo (INFRAERO) que às 11h42 chegaria no voo 1485 da empresa aérea GOL Linhas Aéreas passageira com dificuldade de locomoção e transportada em maca (STCR). Às 11h58 hs referido voo chegou a este aeroporto operado pela aeronave PR-GEA, sendo alocado na ponte nº 5, trazendo a bordo a Sra. Maria Aparecida Evangelista Almeida, acompanhada de seu filho Sr. Romerito Evangelista Almeida, ambos com código de localizador ABVPWC (fotos 1 e 2). Operador aéreo (GOL) e o operador de aeródromo chegaram a um impasse quanto ao desembarque da passageira, uma vez que o aeroporto não dispõe de equipamento de ascenso e descenso para embarque/desembarque de passageiro com dificuldades de locomoção (Art. 20 da Resolução ANAC 280).

Informo que o desembarque deveria ser realizado pela porta traseira, uma vez que a maca não teria como se deslocar até a porta dianteira da aeronave para efetuar o desembarque pela ponte.

Foi sugerido pela equipe médica a bordo (INFRAERO) que a passageira fosse transportada por cadeira de rodas, sugestão não aceita pelo acompanhante, que declarou ser médico recém formado, e que a cadeira de rodas não era adequada, uma vez que sua mãe possuía uma fratura no fêmur;

Às 12h30, ingressou na aeronave uma maca do serviço médico do operador de aeródromo (fotos 3 e 4) para desembarque pela porta traseira, sendo carregada manualmente, contrariando assim o parágrafo 6º do art. 20 da Resolução 280.

Após algumas tentativas frustradas, acompanhante, operador aéreo e operador de aeródromo, decidiram que a passageira permaneceria no interior da aeronave para completar o seu voo com destino a Campinas (SP)

Tal procedimento obrigou que a tripulação do referido voo, sob o comando do Sr. Sérgio Meira, permanesse na aeronave até que fosse substituído. O voo retirou-se da ponte às 14:18 com destino a Campinas (SP).

Da chegada da aeronave até a solução dada, estava a bordo uma equipe do posto de atendimento do operador de aeródromo, sob a coordenação da Sra. Marcia Miranda, médica inscrita no CRM-RJ sob nº 52475365

Vale salientar que a Sra. Marcia Miranda questionou o Sr. Romerito, filho e acompanhante da passageira, por que sua mãe não efetuou a viagem através da AMIL Resgate, que certamente não daria tanto trabalho

Tal questionamento obteve como resposta que a passageira estava sendo custeada pelo SUS.

Vale ressaltar que tal questionamento causou profundo mau estar entre os presentes.

4. **Defesa Prévia** - a Autuada apresentou defesa, às fls. 09/44, na qual alega que não houve atuação irregular da INFRAERO que possa embasar a aplicação de penalidade, conforme demonstra o relato da Gerência de Operações do Aeroporto Santos Dumont que segue anexa. Assim, entende totalmente ilegal a aplicação da penalidade, pelos motivos acima expostos, razão pela qual deve a multa ser anulada.

5. Outros Atos Processuais e Documentos

6. Despacho CONJUG (SEI 0696744) que solicita esclarecimentos acerca das alegações da defesa de que o não desembarque da Sra. Maria teria sido motivado por pedido expresso do acompanhante da passageira.

7. Despacho NURAC/SDU (SEI 1416740) informa que:

A alegação da defesa (...) não procede, já que, conforme descrito no Relatório de Fiscalização, pelo INPAC, que testemunhou presencialmente o caso, houve algumas tentativas frustradas de

desembarcar da pax por outros meios, uma vez que o operador aeroportuário não dispunha do devido equipamento de ascenso e descenso (...)

(...)

Assim, só após as referidas tentativas que não lograram êxito, foi que o acompanhante, o operador aéreo e o operador aeroportuário decidiram que a paz em tela permaneceria no interior da aeronave, a fim de que completasse seu voo com destino a Campinas.

8. Parecer/Decisão CONJUG (SEI 1720543) de convalidação do Auto de Infração nº 001675/2014 para a capitulação adequada do art. 289, inciso I, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c o art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013 c/c o Anexo III, Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária), Item 23, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, tendo em vista a constatação do enquadramento incorreto do fato tido como irregular descrito no AI.

9. Notificação - NPI 1908306/2018/GTAA/SFI/ANAC da Interessada acerca da convalidação do auto de infração nº 001675/2014 (SEI 1908306).

10. Resposta à notificação da convalidação (SEI 1947564) - alega que a autuação é ilegal tendo em vista que a Autuada comprovou, através de farta documentação acostada à defesa, que seu procedimento foi absolutamente regular, notadamente no Relatório Operacional de fls. 24/49, pois tratava-se de passageira gravemente enferma, transportada em maca fixa na aeronave, onde permaneceu por motivo de força maior, não por falta de equipamentos do Aeroporto, como alegado, mas porque não convinha sua remoção, conforme salientado por seu filho e constatado pela equipe médica, impondo-lhe riscos e sofrimentos desnecessários, mesmo porque seguiria viagem para Campinas na mesma aeronave. Cita os princípios da razoabilidade e legalidade, pleiteia a anulação do auto de autuação e, na hipótese de não acatamento dos termos da presente impugnação, requer o benefício do § 1º do art. 61 da Instrução Normativa nº 8 de 08/06/2008, para que seja concedido o desconto de 50% (cinquenta por cento) no valor da multa.

11. **Decisão de Primeira Instância** (SEI 2119865)

12. O setor competente, em motivada decisão de primeira instância, afastou os argumentos de defesa prévia e da manifestação apresentadas pela Autuada após a convalidação do Auto de Infração e confirmou ato infracional, aplicando multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, como sanção administrativa, pelo descumprimento ao disposto no art. 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86 c/c art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013 c/c Anexo III, Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária), Item 23, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Considerou, na ocasião, a circunstância atenuante prevista no inciso III do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

13. **Recurso** (SEI 2182547) - Em grau recursal, a Interessada apresentou as seguintes alegações:

a) **Ilegalidade do §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 2013** - embora a Agência Reguladora goze do Poder Regulamentar, deve obediência ao princípio constitucional da legalidade não podendo permitir que os atos administrativos tenham conteúdo contrário ao disposto em Lei em sentido formal. Assim, entende ser ilegal o disposto no §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280/2013, que imputa responsabilidade ao operador aeroportuário pela disponibilização dos equipamentos e serviços necessários ao atendimento de passageiros, em afronta aos artigos 104 e 233 do CBA.

b) **Vício formal na Resolução nº 25/2008**, relativo à não submissão da Resolução a audiência ou consulta pública, em desrespeito ao que estabelece o artigo 27 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

c) **Vício material da Resolução nº 25/2008**, uma vez que essa Agência exorbitou o poder regulamentador e o poder de polícia a ela conferidos por Lei;

d) **Inexistência de autorização legislativa para que a ANAC estabeleça valor de sanção**, qualquer que seja a hipótese.

14. Por fim, requereu a nulidade do presente processo ante os argumentos apresentados. Caso não seja esse o entendimento, pleiteou a revisão do valor da sanção pecuniária.

15. É o relatório.

II - PRELIMINARES

16. **Da ilegalidade do §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013**

17. A Interessada alega que embora esta Agência Reguladora goze do Poder Regulamentar, deve obediência ao princípio constitucional da legalidade não podendo permitir que os atos administrativos tenham conteúdo contrário ao disposto em Lei em sentido formal. Assim, entende ser ilegal o disposto no §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280/2013, que imputa responsabilidade ao operador aeroportuário pela disponibilização dos equipamentos e serviços necessários ao atendimento de passageiros, em afronta aos artigos 104 e 233 do CBA.

18. Sobre o assunto, primeiramente, vale ressaltar o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA sobre Infraestrutura Aeronáutica:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);

II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65);

III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71);

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);

VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);

VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);

VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);

IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);

X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

(...)

19. Nota-se que a infraestrutura aeronáutica é constituída por diversos sistemas que tem como função proporcionar segurança, regularidade e eficiência à navegação aérea. No que tange à infraestrutura aeroportuária, o CBA traz um capítulo específico para tratar do tema:

CAPÍTULO II

Do Sistema Aeroportuário

SEÇÃO I

Dos Aeródromos

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

(...)

Art. 31. Consideram-se:

I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

(...)

20. Da leitura dos dispositivos acima citados, infere-se que a infraestrutura aeroportuária é o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo. Ademais, um aeródromo público é aquele dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. Logo, faz parte da infraestrutura aeroportuária todas aquelas facilidades elencadas no parágrafo único do art. 26 supracitado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade competente.

21. E é nesse contexto que surge a competência normativa da ANAC no que concerne à regulamentação da aviação civil, definida pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cabe especial menção ao artigo 8º, incisos XXI e XXX, nos quais a lei estipula como competência desta Agência editar normas na seara da infraestrutura aeroportuária e do sistema de infraestrutura aeroportuária:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, **promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil**, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X – **regular e fiscalizar** os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, **a facilitação do transporte aéreo**, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

(...)

XXI – **regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária**, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XXX - **expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;**

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, **inclusive quanto aos direitos dos usuários**, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

XLIV – deliberar, na esfera administrativa, quanto à **interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária**, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

(...)

XLVI – **editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;**

(...)

22. Pois bem. Nesse contexto e nos limites de sua competência, a ANAC editou a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, que trata sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo, respaldada nos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e da isonomia, bem como na legislação e normas técnicas nacionais e internacionais afetas ao tema acessibilidade ao transporte aéreo.

23. Convém recordar que a minuta do referido ato normativo submeteu-se previamente ao controle interno de legalidade pela Procuradoria Federal junto à ANAC e à Audiência Pública (nomenclatura alterada para Consulta Pública pela Lei nº 13.848/2019), nos termos do art. 27 da Lei nº 11.182/2005, dado o interesse geral dos agentes econômicos do setor e usuários dos serviços prestados. Surge em substituição à Resolução nº 09, de 05 de junho de 2007, no intuito de melhorar a qualidade do atendimento aos passageiros que necessitam de assistência especial, notadamente, ao se considerar que: (i) era preciso oferecer oportunidades de viagem à essas pessoas atendendo às suas necessidades, quer nos aeroportos ou a bordo de aeronaves, utilizando pessoal e equipamentos adequados; e (ii) as barreiras físicas encontradas por esses passageiros poderiam ser, em sua maioria, superadas por meio de simples mudanças de layout, uso de tecnologia ou coordenação entre os agentes.

24. Assim, especificamente quanto à assistência do PNAE durante a viagem, o normativo em comento estabelece obrigações distintas para os diferentes agentes do sistema de aviação civil envolvidos no transporte aéreo público. A responsabilidade do transportador pela execução do contrato de transporte aéreo, foi mantida (art. 14 da Resolução 280/2013). Este é, de fato, responsável pelo embarque e desembarque dos passageiros (art. 233 do CBA). Contudo, sendo necessário utilizar equipamentos específicos de pontes de embarque ou equipamento de ascenso e descenso ou rampa (facilidades) para realizar o embarque/desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC, estes devem ser disponibilizados pelo operador aeroportuário (art. 20, §1º Resolução 280/2013), tendo em vista que tais equipamentos se relacionam de forma íntima com a infraestrutura aeroportuária, a qual é, em essência, de responsabilidade dos mesmos (art. 31, inciso I do CBA).

25. E é nesse ponto que se equivoca a Interessada ao sugerir que, no exercício de seu poder regulamentar, a ANAC vai de encontro com o CBA, eis que a edição da Resolução nº 280/2013 revestiu-se de estrita obediência ao princípio constitucional da legalidade.

26. Primeiramente, a aplicabilidade da Resolução ANAC nº 280/2013 não é destinada aos serviços auxiliares, contexto em que se encontra inserido o art. 104 do CBA citado pela Interessada:

Lei nº 7.565/86 - CBA

CAPÍTULO X

Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. São serviços auxiliares:

I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;

II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.

§ 1º (Vetado).

§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.

Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com lei específica.

Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

27. A citada Resolução nº 280/2013 tem aplicabilidade diversa, senão vejamos:

Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, **operadores aeroportuários**, operadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo público de passageiros doméstico ou internacional, regular ou não regular, exceto serviços de táxi aéreo. (g.n)

28. Ou seja, a referida Resolução imputa responsabilidade ao operador aeroportuário pela disponibilização dos equipamentos necessários ao atendimento de passageiros PNAE. Não estamos falando sobre afronta ao art. 104 do CBA, vez que este dispõe sobre serviços auxiliares, mas, sim, sobre sistema aeroportuário ou infraestrutura aeroportuária. Note-se que o enquadramento da conduta no auto de infração é a Res. 280/2013 e não aquele outro.

29. Da mesma sorte, tampouco merece prosperar alegação de que o §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280/2013 afronta o art. 233 do CBA. Como já dito anteriormente, o transportador é o responsável pela execução do contrato de transporte aéreo (embarque e desembarque dos passageiros) e essa responsabilidade foi mantida, nos termos do art. 14 da Resolução 280/2013. Estamos, no presente caso, falando da responsabilidade do operador aeroportuário cuja obrigação é disponibilizar equipamento de ascenso e descenso ou rampa, conforme prevenida nestes autos.

30. Com isso, resta demonstrado que o §1º do art. 20 Resolução 280/2013 em nada contrariou a Lei nº 7.565/1986, não havendo que se falar em ilegalidade.

31. **Quanto ao presente caso**, verifica-se que por falta do equipamento de ascenso e descenso, não foi possível desembarcar passageira portadora de necessidade de assistência especial e transportada em maca (STCR), que, aliás, permaneceu na aeronave até o momento de partida do próximo voo. Uma vez que tais equipamentos são considerados facilidades de apoio de embarque e desembarque de pessoas, nos termos do parágrafo único do art. 26 do CBA, entende-se que é de responsabilidade do administrador aeroportuário fornecê-los.

32. Na data do fato a INFRAERO era a administradora, operadora e exploradora da infraestrutura do aeródromo Santos Dumont, logo, evidente ser a responsável não só pelas instalações daquele aeródromo público como também pelas respectivas facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas, nos termos do art. 31, inciso I do CBA. Uma vez que a administração aeroportuária não demonstrou que não possuía qualquer meio de disponibilizá-los, cometeu infração à legislação aeronáutica, em especial, ao §1º do art. 20 da Resolução nº 280/2013.

33. Por tudo o exposto, conclui-se que as alegações da Autuada não merecem prosperar.

34. **Da alegação de vício formal da Resolução ANAC nº 25/2008**

35. A Interessada alega a existência de vício formal da Resolução nº 25/2008 por desrespeito à forma prevista em Lei para a sua edição, o que implica a sua ilegalidade.

36. Sobre esse aspecto, importante frisar, inicialmente, que a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e referência única na aplicação da sanção, sendo complementada, no caso concreto, pelo art. 289, inciso I, do CBA c/c art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

37. A Resolução ANAC nº 25/2008 apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA.

38. Especificamente quanto aos valores das multas previstos nas tabelas, há que se salientar, primeiramente, que a Resolução ANAC nº 25/2008 foi editada em substituição à Resolução ANAC nº 13/2007, a qual, por sua vez, substituiu a antiga IAC 012-1001.

39. Esta IAC foi aprovada pela Portaria DAC Nº 130/DGAC, de 27 de janeiro de 2003, publicada no DOU nº 23, de 31 de janeiro de 2003, portanto, anteriormente à Lei nº 11.182/2005. O Anexo 6 da referida Instrução continha Tabela de Infrações, que indicava, para os casos de infrações referentes à administração aeroportuária, apenas uma única ocorrência genérica com a seguinte descrição: "Infração aos preceitos gerais do CBA ou da legislação complementar". A multa consignada para as ocorrências, no caso de pessoa jurídica, previa o valor máximo de R\$ 200.000,00. A Resolução ANAC nº 13/2007 apenas manteve referida disposição, em termos idênticos.

40. A Resolução ANAC nº 25/2008, portanto, não significou uma maior restrição aos direitos dos agentes econômicos por ela atingidos. Pelo contrário, importou maior proporcionalidade, na medida em que conferiu valores distintos e mais brandos de multas para as infrações cometidas pela Administração Aeroportuária.

41. Há que se ressaltar, ainda, que o ato normativo em questão foi editado pela ANAC nos limites de sua competência reguladora, assim definida no art. 8º da Lei nº 11.182/2005, com destaque para os incisos VII, X, XI, XXX, XXXV e XLVI. Trata-se, portanto, de norma revestida de presunção de legalidade e legitimidade, como são os atos da Administração Pública Federal, não havendo que se falar na existência de qualquer vício, seja formal ou material.

42. Destaca-se, ainda, que referida Resolução tem por escopo garantir a segurança das operações aéreas, visto que consiste em instrumento eficaz e necessário para compelir os regulados a cumprirem os requisitos de segurança previstos na Lei e na legislação complementar editada por esta Agência.

43. Dessa forma, a Resolução ANAC nº 25/2008 favorece o desenvolvimento da aviação civil de forma segura, propiciando a prestação de serviços adequados à sociedade, na medida em que busca garantir que a atuação dos agentes econômicos envolvidos ocorra de forma adequada com os princípios e regras de segurança que norteiam a aviação civil como um todo.

44. Verifica-se, pois, que a norma em questão possui amparo legal e assim não há que se falar em ilegalidade.

45. **Da alegação de vício material da Resolução ANAC nº 25/2008**

46. No que concerne à alegação de vício material na Resolução nº 25/2008, entende-se que os argumentos da Autuada também não merecem prosperar, posto que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

47. Conforme art. 5º da Lei nº 11.182/2005, a ANAC atua como autoridade de aviação civil, sendo asseguradas as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Lei nº 11.182/2005

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta

Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

48. Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal, cujos incisos X, XI, XXI, XXVIII, XXX e XXXV preconizam que:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

49. De acordo com o aludido dispositivo e seus incisos, cumpre à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, segurança da aviação civil e facilidades do transporte aéreo, competindo-lhe consequentemente editar normas que regrem o setor e zelar pelo seu devido atendimento.

50. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

51. Evidente que o referido poder normativo, conferido à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC permitir-lhe tanto a edição de normas que criam obrigações e deveres para os administrados, como os sujeitos à imposição de sanções na hipótese de seu descumprimento, sob pena de, ao não se admitir a previsão de penalização em legislação complementar editada pela autarquia federal, restar tolhida a sua capacidade de coerção, tornando inócuos os atos normativos produzidos pela agência reguladora.

52. É atribuição da ANAC a fiscalização do fiel cumprimento não só das normas existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, mas também de toda a legislação complementar relativa à matéria – leis especiais, decretos e demais normas, conforme art. 1º, §3º do CBA a seguir, incluindo-se nessas as anteriormente expedidas pelo Ministério da Aeronáutica (art. 12) enquanto autoridade aeronáutica (art. 2º), e aquelas editadas pela própria Agência na qualidade de autoridade de aviação civil (Lei nº 11.182/05, art. 5º).

CBA

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

53. As hipóteses elencadas no CBA, portanto, não configuram um rol taxativo de condutas capazes de sujeitar o regulado à aplicação de penalidade. A existência de normas extravagantes ao Diploma é previsão de seu próprio artigo 289, que comina com as providências administrativas previstas não só as infrações aos preceitos do Código, mas também as infrações aos preceitos da legislação complementar.

54. Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância de norma complementar sobre infraestrutura aeroportuária, encontra amparo legal nos preceitos veiculados no art. 289, inciso I da Lei nº 7.565/86.

55. Identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis, conforme estabelece o citado art. 8º, inciso XXXV, da Lei nº 11.182/2005.

56. Nesse sentido, sobre essa questão já se pronunciou a Segunda Turma do Tribunal Regional Federal da 5ª Região (Processo AC 00021804720114058400, Desembargador Federal Walter Nunes da Silva Júnior DJE - Data: 01/03/2012 - Página:176).

57. Chama a atenção, ainda, a literalidade do art. 289 da Lei 7.565/86, em que foi enquadrada a infração: “Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas”. Há, assim, ao contrário do alegado pelo autuado, autorização legal expressa para imposição de sanções por violação aos preceitos da legislação complementar.

58. Igualmente descabida a alegação de que não caberia à ANAC a definição das sanções aplicáveis, mas meramente sua aplicação. É que a lei de criação da ANAC, além de estabelecer expressamente sua competência para reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis, lhe assegura, na qualidade de autoridade de aviação civil, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência, conforme exposto anteriormente.

59. Diante do exposto, especificamente, **quanto ao presente caso**, verifica-se que a imposição de penalidade por deixar desembarcar a passageira que dependia de assistência do tipo STCR por falta de equipamento de ascenso e descenso, teve amparo legal no art. 289, inciso I da Lei nº 7565/86 c/c art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

60. Conforme já citado, o artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da “legislação complementar”.

61. No próprio CBA, mais especificamente, no §1º do artigo 36, encontra-se a competência da autoridade aeronáutica, hoje, como já abordado, autoridade de aviação civil – ANAC (artigo 5º da Lei da ANAC), para a coordenação e o controle da exploração da atividade aeroportuária:

CBA

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).

(grifo nosso)

62. Ainda nesta linha de raciocínio, deve-se, também, apontar à infringência à norma complementar, **neste caso**, a Resolução ANAC nº 280/2013, que estabelece os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo.

63. Quanto à tabela de valores da pena, verifica-se que a infração está disposta no item 23 da Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

64. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitem compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei nº 11.182/2005.

65. Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade à Interessada no feito tem base legal, afastando, assim, a alegação do interessado de vício material por ausência de previsão legal, na medida em que fundamenta a aplicação de sanção quando houver afronta à norma aeronáutica.

66. **Da alegação de inexistência de autorização legislativa para que a ANAC estabeleça valor de sanção**

67. A esse respeito, em que pese a indicação, nos artigos 299 e 302 da Lei 7.565/86, de algumas condutas infracionais – o que, repita-se, não afasta a viabilidade de aplicação de sanções pela violação de dispositivos infralegais, com fundamento no art. 289 – e das espécies punitivas que lhes seriam aplicáveis, o Código é silente no que concerne aos valores de multa a serem aplicados em cada caso. Há, entretanto, expressa delegação para o estabelecimento, por regulamento do procedimento dos processos sancionadores, bem como da disciplina da competência, organização e funcionamento dos órgãos de julgamento, nos termos do art. 288, § 1º, do CBA:

CBA

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

68. Determina o Código, ainda, no seu art. 295, que a multa eventualmente imposta deverá estar consonante com a gravidade da infração praticada.

69. Verifica-se, assim, que lidas em conjunto as disposições do art. 5º c/c art.8º, inciso XXXV da Lei 11.182/2005 e os dispositivos que cuidam da aplicação de sanções no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigos 288 a 302), a aplicação de “sanções cabíveis” depende, por evidente, de prévia definição normativa de quais sanções são aplicáveis a um determinado caso concreto. A definição de qual é a dosimetria aplicável à sanção imposta a determinada infração configura, assim, **prerrogativa necessária** ao exercício adequado da competência para “reprimir infrações e aplicar sanções cabíveis”, estando respaldada pelos dispositivos mencionados da Lei 11.182/2005.

70. Lembre-se, ainda, que o Departamento de Aviação Civil – DAC, órgão que precedeu a ANAC como Autoridade de Aviação Civil, também já disciplinava os valores de multa aplicáveis à violação da legislação aeronáutica por regulamento – prerrogativa que já lhe assistia por delegação do CBA que, como se viu, não definiu o valor das sanções aplicáveis às condutas elencadas. Nesse contexto, estava em vigor a Instrução de Aviação Civil – IAC 012-1001 quando da criação da Agência, que previa valores de multa de até R\$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar. Percebe-se, portanto, que também no que concerne ao contexto histórico de criação da Agência, é a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis uma das “*prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência*”.

71. Cabe recordar que a IAC 012-1001 foi revogada pela Resolução ANAC nº 13, de 23 de agosto de 2007 e, posteriormente, essa Resolução foi substituída pela Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Muito embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008, o art. 82 daquela Resolução estabeleceu 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**.

72. Sendo assim, existem parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC nº 25/2008, três faixas de aplicação, conforme circunstâncias atenuantes e agravantes, e a especificação de quais violações mereciam menor grau de reprovação pela autarquia – inovação que trouxe modificação benéfica ao atuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC.

73. No tocante à quantificação de multa imposta, na prática, a Resolução ANAC nº 25/2008 disciplina, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA, o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis. Em seus ANEXOS, constam as tabelas de valores das infrações em três níveis de valores (mínimo, médio e máximo) para cada infração, de forma que melhor estabelecer as aplicações das condições atenuantes e agravantes.

74. Assim, como já indicado neste Parecer, a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA. Nesse sentido, verifica-se que as condutas, penalidades e valores de multa dispostos na Resolução ANAC nº 25/08 são perfeitamente aplicáveis ao presente processo administrativo.

75. Dessa forma, afasta-se a alegação de ilegalidade na fixação do valor da sanção.

76. **Da regularidade processual**

77. Considerando os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes à Interessada, bem como

respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

III - FUNDAMENTAÇÃO

78. **Da materialidade infracional - Deixar de embarcar ou desembarcar PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.**

79. A infração foi constatada pela fiscalização no Aeroporto Santos Dumont, em 09/10/2014, às 11:42 hs, quando, após algumas tentativas frustradas de desembarque da passageira Sra. Maria Aparecida Evangelista Almeida, portadora de necessidade de assistência especial, esta permaneceu na aeronave até a partida do próximo voo da empresa com destino a Campinas, uma vez que o operador aeroportuário não dispunha do equipamento de ascenso e descenso.

80. Desta feita o Auto de Infração foi fundamentado no art. 289, inciso I da Lei nº 7.565/86 c/c o art. 20, § 1º, da Resolução ANAC nº 280/2013, abaixo transcritos:

Lei nº 7.565/1986.

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

I - multa;

Resolução ANAC 280/2013

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.

81. Assim, observa-se que a conduta descrita no Auto de Infração nº 001675/2014 e no Relatório de Fiscalização coaduna-se com a capitulação feita.

82. **Das razões recursais**

83. A Recorrente não trouxe em recurso nenhuma argumentação contrária, em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização.

84. Dessa forma, não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 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 a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

85. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (juris tantum), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

86. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

87. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

88. **Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando, portanto, configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

89. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. Embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 08 de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

90. Assim, conforme item 23 da Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos, pode-se observar que o valor da multa poderá ser imputado em: **R\$ 10.000,00** (dez mil reais) no patamar mínimo, **R\$ 17.500,00** (dezesse mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e **R\$ 25.000,00** (vinte e cinco mil reais) no patamar máximo.

91. Antes de tudo, cabe recordar que em primeira instância administrativa, após análise das razões de defesa, decidiu-se pela aplicação da sanção de multa, no patamar mínimo, no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, por entender que a Autuada fazia jus à atenuante prevista no artigo 22, § 1º,

inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (inexistência de aplicação de penalidades no último ano).

92. **Das Circunstâncias Atenuantes**

93. Quanto à circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 - o reconhecimento da prática da infração - conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, tal atenuante deve ser considerada como causa de diminuição do valor da sanção se forem apresentadas apenas explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e não houver argumentos contraditórios. No caso em tela, em que pese os argumentos recursais serem extensos, não vejo argumentos de mérito apresentados pela Interessada. **Sendo assim, penso que deve ser considerada essa circunstância atenuante.**

94. Quanto à aplicação de atenuante com base no fundamento no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração - entendo que o Recorrente não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante. **Assim, essa hipótese deve ser afastada.**

95. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano - é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no período de um ano encerrado em **09/10/2014** - que é a data da infração ora analisada.

96. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, portanto, **entendo não ser cabível essa circunstância atenuante ao caso em tela.**

97. **Das Circunstâncias Agravantes**

98. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

99. **Da sanção a ser aplicada em definitivo**

100. Por todo o exposto, dada **existência de circunstância atenuante prevista nos incisos I do § 1º, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, **entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, que é o valor **mínimo** previsto à época da infração para a hipótese do item 23 da Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, pelo descumprimento ao art. 289, inciso I, da Lei 7.565/86 c/c art. 20 da Resolução nº 280 de 11/07/2013.

V - **CONCLUSÃO**

101. Pelo exposto na integralidade desta análise, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, que é o valor **mínimo**, em desfavor **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA- INFRAERO**, por deixar de desembarcar a passageira Sra. Maria Aparecida Evangelista Almeida, portadora de necessidade de assistência especial, transportada em maca (STCR), no dia 09/10/2014, uma vez que o operador aeroportuário não dispunha do equipamento de ascenso e descenso, em desconformidade com o disposto no art. 289, inciso I, da Lei 7.565/86 c/c art. 20 da Resolução nº 280 de 11/07/2013.

102. É o Parecer e Proposta de Decisão.

103. Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 22/06/2020, às 17:14, 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 **3921271** e o código CRC **02EE0BE8**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 19/2020

PROCESSO Nº 00065.166030/2014-37

INTERESSADO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO

SIGEC nº: 664944180

Auto de Infração nº: 001675/2014

1. Trata-se de recurso em desfavor de decisão que confirmou a conduta do Auto de Infração nº **001675/2014** pelo descumprimento do **art. 20, Caput, da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013, c/c Anexo III, Tabela IV (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária), Item 23, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, c/c o art. 289, inciso I, da Lei nº 7.565, de 23 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA)**, legislação vigente à época do fato, com aplicação e multa.

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

3. De acordo com a proposta de decisão (SEI 3921271), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

4. Dosimetria adequada para o caso.

5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, que é o valor **mínimo**, em desfavor **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA-INFRAERO**, por deixar de desembarcar a passageira Sra. Maria Aparecida Evangelista Almeida, portadora de necessidade de assistência especial, transportada em maca (STCR), no dia 09/10/2014, uma vez que o operador aeroportuário não dispunha do equipamento de ascenso e descenso, em desconformidade com o disposto no art. 289, inciso I, da Lei 7.565/86 c/c art. 20 da Resolução nº 280 de 11/07/2013.

6. À Secretaria.

7. Publique-se.

8. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

¹Nomeações e designações:

(1) a Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016; (2) a Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016; (3) por meio da Portaria nº 2.828, de 20 de outubro de 2016; (4) Portaria nº 2.829 - da mesma data da anterior, e; (5) Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 23/06/2020, às 17:59, 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 **3922490** e o código CRC **352E2F34**.

Referência: Processo nº 00065.166030/2014-37

SEI nº 3922490