



**PARECER N°** 40/2021/CJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00067.006942/2015-11  
**INTERESSADO:** INFRAERO EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA  
AEROPORTUÁRIA

## **PROPOSTA DE DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

**Auto de Infração:** 002426/2015      **Data da Infração:** 07/12/2015

**Crédito de Multa (n° SIGEC):** 662612182

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

**Enquadramento:** Art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei n° 7.565/86 c/c art. 20 da Resolução n° 280, de 11/07/2013.

**Proponente:** Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC n° 453, de 08/02/2017).

### **I - RELATÓRIO**

1. Trata-se de processo administrativo sancionador instaurado em face da **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO** para apuração de eventual conduta infracional.

2. O Auto de Infração n° 002426/2015 (fls. 01), lavrado em 25/12/2015, descreve o seguinte:

Constatou-se, que a empresa ora autuada **não disponibilizou pontes de embarque ou equipamentos de descenso para o desembarque da Sra. Josefa Claudimary Malvicini, passageira cadeirante** do voo TAM 3644 do dia 07/12/2015, no Aeroporto Zumbi dos Palmares, em Rio Largo/AL, indo de encontro ao que dispõe o caput do art. 20 da Resolução n 280/2013 da Agência Nacional de Aviação Civil.

N° DO VOO: 3644    DATA DO VOO: **07/12/2015**

3. Em Relatório de Fiscalização n° 95/2015 (fls. 02/03), a fiscalização da ANAC informa:

Na madrugada do dia 07/12/2015, durante o desembarque do voo TAM 3644 no Aeroporto - Internacional Zumbi dos Palmares, em Rio Largo/AL, ocorreu incidente envolvendo uma passageira cadeirante do respectivo voo - a Sra. Josefa Claudimary Maivicini - a qual veio a tombar da escada de desembarque juntamente com um funcionário da empresa aérea. Ao tomar conhecimento dessa situação, a Gerência de Operações da GGAF enviou os inspetores André Muniz Cavalcanti (A-2420) e Valdemar José da Silva (A-1746) ao aeródromo para verificação dos indícios e apuração das responsabilidades.

Ao chegar ao aeroporto, a equipe de fiscalização estranhou o fato de o seu desembarque ter sido realizado remotamente, mesmo com as quatro pontes de embarque vazias (posições n°s 6, 7, 8 e 9). Diante disso, os inspetores indagaram o Superintendente (Sr. Adilson), a Gerente de Operações (Sra. Luciana) e o Coordenador de Manutenção (Sr. Edilson) acerca do funcionamento dos ditos *fingers*;

A resposta obtida foi a de que, desde a sua instalação em 2012 até a presente data, dois desses *fingers* jamais funcionaram (n°s 7 e 8), enquanto os outros dois (n°s 6 e 9) alternavam momentos

de funcionamento e de defeitos até junho do corrente ano, momento em que a ponte de embarque nº 6 deixou de operar permanentemente;

Ou seja, de acordo com o operador aeroportuário, de junho até novembro do ano corrente, apenas a ponte de embarque de nº 9 esteve disponível para embarque e desembarque e ainda assim com severas limitações pois, em virtude dos defeitos, que a acometiam, apenas voos de alguns tipos de aeronave e com demandas urgentes (passageiros cadeirantes e outros PNAEs de mobilidade reduzida) eram nela alocados.

Em 09 de novembro do corrente ano, o *finger* da posição nº 9, que já não operava a contento, deixou de funcionar permanentemente, deixando a administração aeroportuária sem qualquer ponte para embarque e desembarque desses PNAEs. Somou-se a isso o fato de não haver *ambulift* ou qualquer outro equipamento de ascenso e descenso da INFRAERO no referido aeroporto, em descumprimento ao caput do art. 20 da Resolução nº 280;

Diante disso, a administração aeroportuária, responsável primária pelo fornecimento da infraestrutura necessária ao transporte de cadeirantes, o qual deve ser assegurado desde dezembro de 2014 conforme art. 42, II, da Resolução nº 280/2013, agendou uma reunião extraordinária da Comissão de Coordenação Aeroportuária para o dia 16 de novembro do corrente ano. Na ata da aludida reunião, as companhias aéreas firmaram que "prestariam apoio" à INFRAERO no sentido de providenciar, por si só, o embarque e desembarque de PNAEs, por meio da aquisição e operação de seus próprios equipamentos de ascenso e descenso, com fundamento no § 3º do art. 20 da já referida Resolução. Dessa forma, a partir desse momento, as companhias passaram a operar seus próprios equipamentos - no caso da TAM, uma cadeira eletropropulsora ("stair trac") - enquanto a situação das pontes de embarque não se normalizasse (embora até a presente data, não haja previsão de seu conserto);

Para a equipe de inspetores que firma este Relatório de Fiscalização, a ata da reunião da CCA firmada pelas companhias aéreas **não exclui a responsabilidade primária da INFRAERO em fornecer e operar os equipamentos necessários ao embarque e desembarque de PNAEs**, conforme § 1º do art. 20 da Resolução nº 280/2013. Isto porque não há na ata qualquer informação que leve a concluir pela exoneração da responsabilidade do operador aeroportuário ou pela transferência dessa responsabilidade administrativa para as empresas aéreas. Tanto é que consta na ata tão somente um "pedido de apoio" das companhias aéreas para que operem seus próprios equipamento durante o período de suspensão do funcionamento dos *fingers*;

(...)

4. Juntou-se aos autos e-mail da Gerente de Assuntos Regulatórios da TAM (fls. 04) e cópia da Reunião da Comissão de Coordenação Aeroportuária - Ata nº 02/SBMO/2015 - Extraordinária (fls. 12/14).
5. A Interessada foi regularmente notificada acerca do Auto de Infração, em 14/01/2016, conforme faz prova o AR (fls. 15).
6. Em 02/02/2016, a Autuada apresentou defesa (fls.18/30). Alega que o Relatório de Fiscalização não traz os elementos mínimos capazes de comprovar a existência da infração e que não há explicitação dos fatos objetivos que levaram a conclusão de que a Infraero descumpriu a norma. Acrescenta que o §3º do art. 20 permite ao operador aeroportuário firmar "*contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos*" com terceiros para o cumprimento da obrigação prevista no caput e conforme reunião extraordinária da Comissão de Coordenação Aeroportuária - CCA realizada no dia 16/11/2015, em anexo, a Autuada firmou acordo com as empresas aéreas para que estas realizassem o embarque e desembarque de PNAEs com os próprios equipamentos, inclusive, no presente caso, quem realizou o embarque foi a companhia aérea, com seu próprio equipamento e pessoal. Assim, requer a anulação do Auto de Infração uma vez que resta comprovado que a Infraero não descumpriu a legislação.
7. Em 12/02/2017, a GTAA/SFI diligenciou o setor responsável pela fiscalização, no sentido de esclarecer se o uso de cadeira eletropropulsora ("*stair trac*") poderia ser considerada como uma das alternativas ao uso das pontes de embarque, pois, não consta nos autos comprovação de ocorrência de infração, nos termos do documento SEI 0348789. Aqui, pontua-se que o presente processo seguiu para decisão sem manifestação acerca do conteúdo constante daquele documento.
8. Em 11/01/2018, a primeira instância decidiu pela aplicação de multa, no patamar mínimo, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), ante a presença da circunstância atenuante de "*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*" e ausência de agravantes (0902592).

9. Em 25/01/2018, a Interessada foi notificada da DC1 (1432949), conforme faz prova o Aviso de Recebimento JR535496439BR (1479812).

10. Em 05/02/2018, protocolou recurso (1501264). Reitera que o comando do §3º do art. 20 da Resolução nº 280/2013 afasta a responsabilidade do operador aeroportuário caso haja acordo firmado com as empresa aéreas e que na "*Reunião da comissão de cooperação Aeroportuária - CCA ATA N 02/SBMO/2015 - EXTRAORDINÁRIA*", do dia 16/11/2015, ficou ajustado que os operadores aéreos se comprometeriam a prestar a assistência especial com o equipamento próprio. Assim, requer o reconhecimento da excludente de responsabilidade. Alega, ainda, vício formal e material da Resolução nº 25/2008, incompetência da ANAC para definir valores de multa, inadequação do valor da multa aplicada, existência das circunstâncias atenuantes de reconhecimento da prática da infração e adoção de providências voluntárias eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração.

11. Em 01/02/2018, a Interessada obteve vista/cópia dos autos (1539102).

12. Em 22/11/2019, esta CJIN retorna os autos à Secretaria da ASJIN, por meio do Despacho CJIN (3755123), para que seja cumprida a diligência constante do documento SEI 0348789.

13. O encaminhamento dos autos se deu por meio dos Despachos SEI 3902087, 3975799, 4017266, 4020546, 4027890, 4031089, 4073276, 4102933, 4675862 e 4702690.

14. Em 06/09/2020, por meio do Parecer nº 169/2020/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI (4734458), a área diligenciada assim se posicionou:

8. Conforme consta no *caput* do Art. 20 da Resolução 280 de 2013, o termo "equipamento de ascenso e descenso" foi entendido por parte das fiscalizações em atividade de serviços aéreos, que a cadeira eletropropulsora *stair trac* é considerado um equipamento de ascenso e descenso, nos ditos do Artigo 20 da resolução em epígrafe. Há de verificar que o termo equipamento ascenso e descenso representa um termo indeterminado, não consta a sua definição legal na norma. Devendo a interpretação ser levada pelo seu significado, ou seja, qualquer equipamento capaz de embarcar e desembarcar o passageiro com segurança física e porque não moral, nos ditames da dignidade da pessoal humana.

(...)

A fiscalização de serviços aéreos ao verificar a cadeira eletropropulsora *stair trac* disponível nos aeroportos, considerava que operador cumpria os prazos do artigo 42 da referida resolução. Sendo assim, pode-se dizer que a cadeira *stair trac* é considerado por essa fiscalização um equipamento de ascenso e descenso.

#### **IV. CONCLUSÃO**

Portanto, na visão da fiscalização, a cadeira eletropropulsora *stair trac* é um equipamento de ascenso e descenso, deste modo, pode ser uma das alternativas ao uso da porte de embarque e desembarque, conforme consta no Art. 20 da Resolução 280 de 2013.

15. Em 13/10/2020, a Interessada foi notificada acerca da juntada de novos elementos nos autos, com abertura de prazo para manifestação (4884528), conforme Ofício nº 10243/2020/ASJIN-ANAC (4863104).

16. Em 15/10/2020, a Interessada protocolou Petição ref. AI 2426/2015 (4896828). Ressalta as conclusões do Parecer nº 169/2020/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI, reitera os termos do recurso, em especial, quanto à ilegitimidade passiva da Infraero e requer o arquivamento da autuação ou o reconhecimento de que não era responsável pelo cumprimento da norma.

17. Por Despacho ASJIN (4932275), datado de 23/10/2020, o presente processo retorna a este analista.

18. É o que se tem a relatar.

## **II - PRELIMINARES**

19. **Da regularidade processual**

20. Foram analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial, as 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.

21. Assim, aponto a regularidade e julgo o processo apto a receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

**III - FUNDAMENTAÇÃO**

22. **Quanto à Fundamentação da Matéria** - Não disponibilizar pontes de embarque ou equipamento de ascenso e descenso ou rampa para o embarque/desembarque do passageiro PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC.

23. A Interessada foi autuada porque não disponibilizou pontes de embarque ou equipamentos de descenso para o desembarque da Sra. Josefa Claudimary Malvicini, passageira cadeirante do voo TAM 3644, do dia 07/10/2015, no Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares, em Rio Largo/AL, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565/86 c/c o art. 20 da Resolução nº 280, de 11/07/2013, a saber:

24. Para chegar a tal conclusão, a equipe de inspetores deixou consignado no Relatório de Fiscalização: **(i)** que a operadora aeroportuária não tinha qualquer ponte de embarque e desembarque funcionando, nem *ambulift* ou qualquer outro equipamento de ascenso e descenso disponíveis no referido aeroporto; **(ii)** **que** a ata da reunião da CCA firmada pelas companhias aéreas não exclui a responsabilidade primária da INFRAERO em fornecer e operar os equipamentos necessários ao embarque e desembarque de PNAEs, conforme §1º do art. 20 da Resolução nº 280, de 11/07/2013; **(iii)** que (...) *as companhias passaram a operar seus próprios equipamentos - no caso da TAM, uma cadeira eletropropulsora ("stair trac") - enquanto a situação das pontes de embarque não se normalizasse (embora até a presente data, não haja previsão de seu conserto);*".

25. Ocorre que a GTAA/SFI entendeu que estas informações não eram suficientes para confirmar a infração, uma vez que a operadora aeroportuária menciona no e-mail às fl. 04 dos autos que havia uma cadeira motorizada sendo utilizada no momento do incidente, assim, o processo sido convertido em diligência (documento SEI 0348789) .

26. A resposta do setor de fiscalização (4734458) foi no sentido de que *"a cadeira eletropropulsora stair trac é um equipamento de ascenso e descenso, deste modo, pode ser uma das alternativas ao uso da porte de embarque e desembarque, conforme consta no Art. 20 da Resolução 280 de 2013."*

27. Além do mais, não se pode ignorar o que foi alegado pela Interessada tanto em defesa quanto em recurso. Argumenta e reitera que cumpriu a legislação, em especial, o disposto no §3º do art. 20 da Resolução nº 280/2013, uma vez que firmou acordo com as empresas aéreas para que estas realizassem o embarque e desembarque de PNAEs com os próprios equipamentos, conforme reunião extraordinária da Comissão de Coordenação Aeroportuária - CCA, realizada no dia 16/11/2015, inclusive, no presente caso, quem realizou o embarque foi a companhia aérea, com seu próprio equipamento e pessoal.

28. Neste ponto, cabe destacar que não concordo com os argumentos da fiscalização quando ignoram o que foi ajustado na referida reunião ao se manifestarem no sentido de que *" a ata da reunião da CCA firmada pelas companhias aéreas não exclui a responsabilidade primária da INFRAERO em fornecer e operar os equipamentos necessários ao embarque e desembarque de PNAEs, conforme § 1º do art. 20 da Resolução nº 280/2013"*, pois, fazendo uma leitura rápida da Ata nº 02/SBMO/2015 - EXTRAORDINÁRIA, às fls. 12/14, enxerga-se claramente que o escopo da reunião era *"alinhar o procedimento de atendimento ao passageiro que necessita de assistência especial e firmar um acordo entre o operador aeroportuário e os operadores aéreos, conforme prevê o §3º do Art.20 da Resolução nº 280/ANAC."* e a norma autoriza expressamente que os operadores aéreo e aeroportuário

celebrem contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos para disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso ou rampa.

29. Dessa forma, com base nos elementos constantes dos autos não se vislumbra infração por descumprimento ao art. 20 da Resolução nº 280/2013, uma vez que a empresa aérea TAM forneceu a cadeira eletropulsora ("stair trac"), que é um equipamento de ascenso e descenso, para a passageira cadeirante do voo TAM 3644, do dia 07/10/2015, conforme o ajuste celebrado entre a Infraero e as empresas aéreas na Reunião da Comissão de Coordenação Aeroportuária, realizada no dia 16/11/2015.

30. Assim, entendo que deva ser atendido o pleito da Interessada para anular a penalidade e arquivar o presente processo ante a ausência de materialidade infracional.

#### IV - CONCLUSÃO

31. Pelo exposto na integralidade desta análise, sugiro **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **ANULAR o Auto de Infração nº 002426/2015, CANCELAR** a sanção aplicada pela Primeira Instância que constitui o crédito de multa nº 662612182, por ausência de materialidade infracional e **ARQUIVAR** o presente processo.

32. É a Proposta de Decisão.

33. Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 03/03/2021, às 16:11, 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 **5401377** e o código CRC **52071728**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 46/2021**

PROCESSO Nº 00067.006942/2015-11

INTERESSADO: Infraero Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

Processo SEI (NUP): 00067.006942/2015-11

Auto de Infração: 002426/2015

Processo(s) SIGEC: 662612182

1. Trata-se de recurso administrativo interposto pela **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO**, em face da decisão de primeira instância administrativa (0902592) proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, da qual restou aplicada penalidade de multa, no valor de R\$ R\$ 10.000,00 (dez mil reais), pelo descumprimento do disposto no art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565/86 c/c art. 20 da Resolução nº 280, de 11/07/2013.

2. Recurso conhecido e recebido em seu efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

3. Analisados 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.

4. De acordo com a proposta de decisão (SEI 5401377), 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.

5. Diante disso, consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 e com lastro **no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018**, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **ANULAR o Auto de Infração nº 002426/2015, CANCELAR** a sanção aplicada pela Primeira Instância que constitui o crédito de multa nº 662612182, por ausência de materialidade infracional e **ARQUIVAR** o presente processo.

6. À Secretaria.

7. Notifique-se.

8. Publique-se.

**Cássio Castro Dias da Silva**

SIAPE 1467237

Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018

Presidente Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 04/03/2021, às 14:59, 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 **5429985** e o código CRC **E979703C**.

