

VOTO
PROCESSO: 00065.568817/2017-82
INTERESSADO: TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A. - TAP
MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.568817/2017-82	664056187	002800/2017	Aeroporto Internacional de Confins	28/08/2017	06/12/2017	19/01/2018	05/02/2018	09/05/2018	14/05/2018	R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)	18/05/2018

Infração: Não informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

Enquadramento: Artigo 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565/1986 c/c artigo 12, *caput*, da Resolução 400/2016.

Relator(a): Samara Alecrim Sardinha - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto por TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A. 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.

1.2. O AI descreve que:

A empresa Transporte Aéreos Portugueses S.A - TAP deixou de informar aos passageiros sob a reserva 72QNRH, com antecedência mínima de 72 horas, a alteração programada do horário do voo originalmente contratado. A reserva estava prevista para o voo da data de 28/08/2017, porém foi alterada pela empresa sem prévia comunicação aos passageiros.

2. HISTÓRICO

2.1. **Defesa Prévia**

2.2. Em sua defesa o interessado alega que:

a) A TAP informou aos passageiros que a agência de viagens Montys, na Holanda, era responsável por repassar as informações relativas à reserva, pois a companhia aérea sequer tinha o contato dos passageiros. Argumenta que as agências de viagem tem acesso ao sistema Amadeus e são automaticamente notificadas por este sistema de qualquer alteração nos voos;

b) A multa a ser eventualmente aplicada deve levar em consideração o princípio constitucional da razoabilidade e ser arbitrada de acordo com a gravidade da infração, que nitidamente é inexistente. Na hipótese de não serem acatados os argumentos expostos e de ser mantida a multa, requer sejam aplicadas as atenuantes e que ainda assim, seja concedido o desconto de 50% sobre o valor da multa, considerando a total conformidade e regularidade na conduta da empresa;

c) Solicita a anulação do auto de infração em razão de não haver, no caso concreto, descumprimento à Resolução ANAC nº 400.

2.3. **Decisão de Primeira Instância (DC1)**

2.4. Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração descrita como "não informar aos passageiros sob a reserva 72QNRH as alterações realizadas de forma programada com antecedência mínima de 72 horas". Aplicou-se, então, sanção de multa no patamar intermediário no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) com fundamento no item "u" da Tabela III (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso. Tendo sido gerado o crédito de multa em epígrafe.

2.5. **Recurso**

2.6. Devidamente notificado da DC1, o interessado interpôs recurso tempestivo, cujas razões serão resumidamente tratadas a seguir:

I - Afirma que as agências de viagens não repassam às empresas aéreas os dados dos passageiros a quem comercializam os bilhetes e que toda e qualquer comunicação só pode ser feita por intermédio da própria agência. Assegura que encaminhou a notificação de alteração aos passageiros por intermédio da agência de viagens Montys em Amsterdam. Informa que os bilhetes foram emitidos por um sistema compartilhado de reserva, por intermédio do qual todas as informações lançadas ficam disponíveis e são transmitidas a todos os participantes, seja ele agente de viagens

ou empresa aérea;

II - Contesta o valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) da multa aplicada, entendendo ser esta "*totalmente despropositada, além de consubstanciar ofensa direta aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, previstos implicitamente na CRFB de 1988 e expressamente no art. 2º da Lei 9.784/1999 (Lei do Processo Administrativo Federal) e no art. 1º da Resolução 25/2008 da ANAC*";

III - Requer, por fim, a revogação da penalidade aplicada ou a redução substancial do valor da multa.

2.7. É o relato.

3. PRELIMINARES

3.1. Conheço do recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo em conformidade com o art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008 - norma vigente quando do seu recebimento. Ressalto ainda que, embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8/2008, a norma vigente estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3.2. Regularidade processual

3.3. Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. 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, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

4. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. Fundamentação da matéria e materialidade infracional

4.2. A conduta imputada ao atuado consiste em não informar aos passageiros sob a reserva 72QNRH as alterações realizadas de forma programada com antecedência mínima de 72 horas. Tendo o fato sido enquadrado no artigo 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565/1986 c/c artigo 12, *caput*, da Resolução 400/2016, abaixo transcritos:

Lei nº 7.565/1986

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 os serviços aéreos;** (grifo nossos).

Resolução 400/2016

Art. 12. As alterações realizadas de forma programada pelo transportador, em especial quanto ao horário e itinerário originalmente contratados, deverão ser informadas aos passageiros com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.

§ 1º O transportador deverá oferecer as alternativas de acomodação e reembolso integral, devendo a escolha ser do passageiro, nos casos de:

I - informação da alteração ser prestada em prazo inferior ao do *caput* deste artigo; e

II - alteração do horário de partida ou de chegada ser superior a 30 (trinta) minutos nos voos domésticos e a 1 (uma) hora nos voos internacionais em relação ao horário originalmente contratado, se o passageiro não concordar com o horário após a alteração.

§ 2º Caso o passageiro compareça ao aeroporto em decorrência de falha na prestação da informação, o transportador deverá oferecer assistência material, bem como as seguintes alternativas à escolha do passageiro:

I - acomodação;

II - reembolso integral; e

III - execução do serviço por outra modalidade de transporte. (Grifos nossos)

4.3. Alegações do interessado

4.4. **Sobre as alegações de mérito, de que a empresa aérea não era a responsável pela comunicação dos passageiros devido eles terem comprado as passagens com uma agência de viagens**, ao recorrente não assiste a razão.

4.5. Inicialmente, é devido ressaltar que o contrato de transporte gera direitos e obrigações para ambas as partes, visando, ao final, o equilíbrio da relação contratual. Sendo assim, o passageiro deve cumprir as suas obrigações discriminadas por normatização aeronáutica, como, por exemplo, obedecer ao horário de comparecimento para embarque, enquanto à empresa aérea cabe transportar o passageiro com segurança e dentro das condições contratuais acordadas.

4.6. A empresa transportadora tem com dever o cumprimento de data e hora de voo previamente estabelecido. Caso haja qualquer modificação nos ditames deste contrato posterior ao seu estabelecimento, cria-se a obrigação da parte que deseja a alteração a comunicação prévia, para que se estabeleçam novos critérios de cumprimento das bases contratuais que satisfaça ambas as partes.

4.7. A Resolução ANAC 400/2016 determina que tais alterações deverão ser informadas aos passageiros com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas. Assim, cabe à empresa aérea o fornecimento ao passageiro de todas as informações necessárias relativas ao transporte que sofreu alteração nas condições contratadas, bem como zelar pela efetiva ciência dos passageiros das novas condições e minimizar possíveis danos resultantes da modificação do voo contratado.

4.8. Desta forma, tem-se que a responsabilidade de informar ao passageiro sobre a alteração do horário do voo é da própria empresa aérea, que tem por dever legal empregar todos os esforços para informar ao passageiro a ocorrência de uma alteração no voo, onde na ausência desta comunicação fica caracterizado o descumprimento do contrato de transporte aéreo estabelecido entre as partes, que tem como característica a segurança, a rapidez e o cumprimento do horário, onde este constitui uma parte essencial da execução do mesmo.

4.9. Por essa razão, não é possível à empresa autuada atribuir a responsabilidade da ausência de comunicação com os passageiros à agência de viagens que lhes vendeu o bilhete de passagens. A regulamentação desta Agência define que o ente responsável pela prestação do serviço é o operador aéreo, quem responde pelas infrações cometidas por qualquer um de seus prepostos ou agentes. Tal determinação se encontra expressa no artigo 297 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que diz: "*A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções*".

4.10. **Quanto à alegação de falta de razoabilidade e proporcionalidade do valor de multa aplicado**, importante frisar que a atividade sancionadora cumpre a relevante função de desestimular condutas nocivas ao interesse público, revestindo-se do caráter de atividade vinculada. Em outras palavras, ante a constatação do descumprimento de um dever imposto por norma vigente, surge para a ANAC o dever de apurar a conduta e aplicar a sanção cabível, isto é, aquela prevista na norma. Assim não há que se falar em falta de razoabilidade ou proporcionalidade na imposição de sanção prevista nos atos normativos vigentes.

4.11. Convém ainda lembrar que o CBA é silente no que concerne aos valores de multa a serem aplicados às condutas infracionais indicadas nos artigos 299 e 302 – o que não afasta a viabilidade de aplicação de sanções pela violação de dispositivos infralegais, com fundamento no art. 289.

4.12. Verifica-se que, se lidas em conjunto as disposições do art. 5º c/c art.8º, 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.

4.13. Lembre-se ainda que o Departamento de Aviação Civil, 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 delegada pelo CBA e que não definiu o valor das sanções aplicáveis às condutas elencadas. Percebe-se, portanto, que a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis é uma das “*prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência*”.

4.14. Com a substituição gradativa dos normativos do Comando Aéreo pelos normativos da ANAC, foram traçados parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC 25/2008, três faixas de aplicação, conforme circunstâncias atenuantes e agravantes, e a especificação de quais violações mereceriam menor grau de reprovação pela autarquia – inovação que beneficiou o autuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC e que definia a aplicação de penalidades de até R\$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar.

4.15. **No mérito**, tendo em vista que não foram apresentados novos elementos na peça recursal e com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, esta relatora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

4.16. Conclui-se, então, que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando configurada a infração apontada pelo auto de infração.

5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Preliminarmente é relevante destacar que o recurso em questão foi recebido nesta Agência quando da vigência da Resolução ANAC nº 25/2008 e da Instrução Normativa nº 08/2008, ambas revogadas em 05 de dezembro de 2018 pela entrada em vigor da Resolução ANAC nº 472/2018, a qual estabelece as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Deve-se ressaltar, ainda, que à luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, “*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*”.

5.2. A Instrução Normativa ANAC nº 08, de 2008, determinava que a penalidade de multa devia ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/2008, observando as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes:

5.3. Circunstâncias Atenuantes

a) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da autoridade de aviação civil. É entendimento desta Assessoria que a explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração, contanto que a justificativa não busque afastar a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional. Logo que, em meu entender, a atitude da recorrente dentro do processo não se coaduna com a concessão da atenuante, por ela reiteradamente afirmar que a responsável pela infração foi a agência de viagens que vendeu os bilhetes. Dessa forma, não deve ser aplicada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção;

b) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso II da Resolução ANAC no 25/2008 - adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração - note que a redação do art. 22, §1º, II, é transparente em determinar que a medida adotada pela empresa precisa ser eficaz a ponto de evitar ou amenizar as consequências da infração. Tal eficácia deve produzir efeitos concretos e estar alinhada à ideia de amenizar as consequências do caso concreto. No caso em análise a empresa autuada afirma que reacomodou os passageiros em um novo voo, evitando-lhes qualquer prejuízo. Contudo, a reacomodação dos passageiros é obrigação prevista na mesma Resolução ANAC 400/2016, por este

motivo entendo que não se aplica esta circunstância como causa de diminuição do valor da sanção:

c) Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 25/12/2017, que é a data da infração ora analisada. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência identificou-se penalidade anteriormente aplicada ao atuado nessa situação. Devendo ser afastada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção:

5.4. Circunstâncias Agravantes

a) Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

6. SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

6.1. No caso em tela, o Decisor de Primeira Instância entendeu que seria aplicável apenas uma penalidade de multa, haja vista que os quatro passageiros mencionados no Auto de Infração nº 002800/2017 estavam sob um mesmo contrato de transporte aéreo, este identificado pelo código de reserva nº 72QNRH. A SIS_Decisão GTAA (1769778), portanto, determinou que "*sendo uma única reserva para os passageiros relacionados no Auto de Infração, entende-se, s.m.j., que ao se avisar um dos passageiros, maior de idade, automaticamente os demais tomariam conhecimento da alteração do voo, visto que estavam viajando juntos. Assim, no caso específico, considerando o Princípio da Razoabilidade que deve reger os atos da Administração Pública, visualiza-se, s.m.j., uma única infração ao art 12, caput, da Resolução ANAC nº 400/2016*".

6.2. Sobre tal julgamento, exprimo as seguintes considerações:

6.2.1. Primeiramente há que se considerar que o fato material nesse caso foi a não informação da alteração do voo, este oriundo da obrigação contratual de transporte aéreo estabelecida entre as partes, a qual tem como característica a segurança, a rapidez e o cumprimento do horário, dentre outros.

6.2.2. Dito isso, faço analogia ao conceito de "fato gerador" advindo do Direito Tributário para caracterização de qual seria a ação da empresa atuada ensejadora de aplicação de uma penalidade administrativa.

Lei nº 5.172/1966

Art. 114. Fato gerador da obrigação principal é a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência.

6.2.2.1. Desta forma, fato gerador é aquele que gera a obrigação tributária, ou seja, aquele fato que, se ocorrido, leva à incidência tributária. Os direitos em geral têm seus fatos geradores, por exemplo, do contrato de compra e venda nasce para o comprador o direito de receber a coisa comprada, e para o vendedor o direito de receber o preço respectivo - a compra e venda é o fato gerador desses direitos.

6.2.2.2. O fato gerador da penalidade aqui aplicada é a não informação aos passageiros das alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas. Este fato, como anteriormente mencionado, decorre de obrigação imposta à empresa aérea por contrato de transporte aéreo (este atrelado à Condições Gerais de Transporte editadas pela Portaria nº 676/GC-5).

6.2.2.3. Considerando que, *in casu*, trata-se de um único fato gerador em decorrência de se tratar de um único contrato de transporte aéreo e que a sanção administrativa imposta objetiva a punição do regulado pela prática de um comportamento contrário ao estabelecido nos regulamentos editados por esta Autoridade de Aviação Civil - não se tratando de reparação a um prejuízo individual dos passageiros - não haveria necessidade de penalização pela quantidade de passageiros afetados, mas apenas a reprimenda pelo descumprimento das regras aplicáveis ao contrato de transporte aéreo pela Condições Gerais de Transporte definidas em norma.

6.2.2.4. A extinta Junta Recursal (JR) aplicava esse mesmo entendimento para casos análogos. Na época da JR a obrigação de informação ao passageiro do cancelamento do voo estava prevista no artigo 22 da Portaria nº 676/GC-5, revogada pela Resolução ANAC nº 141/2010, e nos itens 3.1.2 e 3.1.3 da IAC 2203-0399, revogada pela Resolução ANAC nº 400/2016. Tem-se como exemplo os seguintes processos: processo nº [625.534.10-5](#), processo nº [625.833/10-6](#), processo nº [623.750.10-9](#), e processo nº [60820.012136/2008-04](#).

6.2.2.5. Diante do histórico de decisões relativas à aplicação de uma única penalidade da multa nos casos em que se tratar de um mesmo código de reserva, independentemente do número de passageiros, recorre-se também ao princípio da segurança jurídica para a manutenção da aplicação da penalidade não pelo número de passageiros afetados, mas sim pelo contrato de transporte aéreo descumprido.

6.2.2.6. Imprescindível destacar a importância da segurança jurídica para a proteção das expectativas do cidadão, pois compete ao gestor público valer-se das práticas passadas e dos precedentes da administração pública, que possibilitou e criou expectativas nos cidadãos, na tomada de decisões específicas e consistentes, possibilitando ao cidadão segurança e lhe respeitando a boa fé. A esse respeito Valim discorre:

O princípio da segurança jurídica ou da estabilidade das relações jurídicas impede a desconstituição injustificada de atos ou situações jurídicas, mesmo que tenha ocorrido alguma inconformidade com o texto legal durante sua constituição. Muitas vezes o desfazimento do ato ou da situação jurídica por ele criada pode ser mais prejudicial do que sua manutenção, especialmente quanto a repercussões na ordem social. Por isso, não há razão para invalidar ato que tenha atingido sua finalidade, sem causar dano algum, seja ao interesse público, seja os direitos de terceiros (VALIM, Rafael Ramires Araújo. **O princípio da segurança jurídica no direito administrativo brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2010, p 28).

6.3. Por fim, e pelas razões expostas, esta Relatora conclui que a multa a ser aplicada à empresa interessada, pela infração descrita como "*não informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas*", deverá ser quantificada em R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), referente ao patamar intermediário do item "u" da Tabela III (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso.

7. **CONCLUSÃO**

7.1. Voto por CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO-SE, assim, todos os efeitos da decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, com aplicação de multa no patamar intermediário, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), com fundamento no item "u" da Tabela III (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso.

7.2. É o Voto.

Samara Alecrim Sardinha

SIAPE 1649446

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018



Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/05/2019, às 10:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2894194** e o código CRC **7054CD7C**.

SEI nº 2894194



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

497ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN - DATA: 23/05/2019

Processo: 00065.568817/2017-82

Interessado: TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A.

Crédito de Multa (nº SIGEC): 664056187

AINI: 002800/2017

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Thaís Toledo Alves - SIAPE 1579629 - Portaria Anac nº 453, de 08/02/2017
- Samara Alecrim Sardinha - SIAPE 1649446 - Portaria ANAC nº 3883/DIRP/2018 - Relatora

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, por maioria, decidiu por retirar o processo de pauta para NOTIFICAR O INTERESSADO SOBRE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO, pelos componentes da turma entender que a ocorrência do *art. 12, caput*, da Resolução 400/2016 deve ser sancionada por passageiro e não localizador, vencida a relatora.

A relatora fundamentou que a visão sancionadora do caso em questão deve ser com relação ao contrato de transporte que é o bem tutelado pela ANAC, e não o direito de cada um dos passageiros, escopo este que seria do direito consumista. Nesta visão, a regulação deveria cair por contrato de transporte, ou seja, por localizador e não por passageiro.

O Presidente de sessão proferiu voto oral destacando que o cerne normativo do citado dispositivo é que todos os passageiros que porventura possam ser afetados pela alteração por parte do transportador devam receber a informação. Apontou adicionalmente que embora o histórico da extinta Junta Recursal fosse no sentido de sancionar por localizador, tais casos, quando regidos pela Resolução 141/2010, o presente julgamento recai sobre a interpretação da Resolução 400/2016.

Neste sentido há orientação expressa da Procuradoria Federal Junto à ANAC, via Memorando-Circular nº 5/2017/PF-ANAC (constante do Processo nº 00058.541070/2017-12), para a

aplicação interna do Parecer nº 28/2015/DEPCONSUS/PGF/AGU, aprovado pelo Procurador-Geral Federal, bem como o Parecer nº 296/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, que concluiu pela inaplicabilidade do princípio da retroatividade de norma mais benéfica às sanções administrativas impostas pela Agência Reguladora, aplicando-se ao fato a norma vigente à época de sua ocorrência.

Foi destacado também que na Sessão 495º de Brasília, o processo 00068.000130/2018-03, que tratou de ocorrência capitulada também no artigo 12 da citada norma, foi decidido com o entendimento que cabe sanção por passageiro, embora, naquele caso, houvesse a peculiaridade de um localizador para cada um deles.

A vogal do caso acompanhou o presidente.

Pelo exposto, configura-se situação de possível gravame ao interessado ante a possibilidade de aplicação de 4 multas do presente caso, uma para cada passageiro, cada uma no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), incide o parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/1999, ao que se retira o processo de pauta para encaminhamento à Secretaria da ASJIN para que o interessado seja **NOTIFICADO SOBRE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO** da sanção para R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais) para que apresentes suas alegações no prazo de 10 (dez) dias, findos os quais o processo terá seguimento independentemente da manifestação do regulado.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 23/05/2019, às 16:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 23/05/2019, às 18:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3052492** e o código CRC **846FFCBC**.