

VOTO
PROCESSO: 00066.027100/2018-56
INTERESSADO: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre deixar de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 12 de dezembro de 2019.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	CIA AÉREA	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
0066.027100/2018-56	668517190	006477/2018	AZUL	28/06/2018	14/11/2018	29/11/2018	14/12/2018	07/08/2019	21/08/2019	R\$ 70.000,00	28/10/2018	16/10/2019

Enquadramento: Artigo 24 Caput da Resolução nº 400, de 13/12/2016 c/c Alínea "u" do inciso III do artigo 302 da Lei 7565 de 19/12/1986.

Infração: deixar de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição

Proponente: Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016).

INTRODUÇÃO
HISTÓRICO

1. **Do auto de Infração:** O operador aéreo deixou de efetuar pagamento de compensação financeira aos passageiros Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior e Danielle Chaves Gonçalves Tavares, ambos vinculados ao localizador EHIR5X, referente à preterição ocorrida no voo AD 4282 de 28/06/2018, conforme previsto no Art. 24 da Resolução ANAC 400/2016.

2. **Do Relatório de Fiscalização:**

3. Trata-se de infrações constatadas durante a análise da manifestação Stella n. 20180051854 pela servidora Roberta David de Aquino Santos.

4. Os passageiros Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior e Danielle Chaves Gonçalves Tavares, ambos vinculados ao localizador EHIR5X, haviam contratado o itinerário Rio de Janeiro (GIG) x Curitiba (CWB), a ser realizado no dia 28/06/2018, distribuído nas seguintes etapas:

Voo AD 6962 Rio de Janeiro (GIG)/Viracopos(VCP) ? saída às 07h35 e chegada às 08h50;

Voo AD 4282 Viracopos(VCP)/ Curitiba (CWB) ? saída às 09h25 e chegada às 10h25.

5. Informam que o voo AD 6962 sofreu atraso no aeroporto de origem e, ao desembarcarem em Viracopos, se dirigiram ao portão de embarque para seguirem no voo AD 4282, que estava atrasado. Porém, apesar de haver ainda outros passageiros aguardando para embarcar no referido voo, o embarque dos dois passageiros foi negado, sendo informado por um funcionário do operador aéreo que os nomes deles não constavam na lista de passageiros do voo. Devido ao atraso no voo AD 6962, os passageiros teriam sido reacomodados automaticamente em outro voo. É informado ainda que os passageiros estavam apenas com bagagem de mão.

6. O operador aéreo informou através do sistema Stella o seguinte:

?A política da AZUL é atender seus clientes da melhor maneira possível, por meio de um serviço personalizado, com qualidade, eficiência, presteza e principalmente segurança. Informamos que devido condições meteorológicas o voo AD6962 de GIG-VCP no dia 28/06/2018 sofreu atraso de 23 minutos, por este motivo não foi possível honrar a conexão do voo AD4282 de VCP-CWB. Cabe salientar que, sempre que houver situações de risco de decolagem ou aterrissagem, a própria ANAC orienta as companhias aéreas a não concluírem/iniciarem a viagem, evitando maiores riscos aos seus passageiros. Esclarecemos que a Azul prestou a devida assistência conforme prevê a resolução 400 da ANAC. Verificamos as melhores opções para reacomodar o cliente, o mesmo seguiu no voo AD4104 de VCP-CWB no mesmo dia. Realizamos contato telefônico com o cliente no dia 29/06 e 03/07 para prestar os devidos esclarecimentos referente ao ocorrido, porém sem sucesso. Ressaltamos que as práticas da AZUL estão estritamente vinculadas às normas reguladoras dispostas pela ANAC e todos os tripulantes da empresa passam por treinamentos intensos e rígidos antes de iniciarem os serviços para que os procedimentos sejam seguidos corretamente. Dessa forma, diante da regularidade da conduta da AZUL, não procede a presente reclamação, motivo pelo qual se requer o seu imediato arquivamento.?

7. Com o intuito de obter mais esclarecimentos quanto aos fatos relatados na manifestação Stella n. 20180051854, foi enviado ao operador aéreo o Ofício nº 21/2018/VCP/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC, de 17 de julho de 2018, recebido pela empresa em 30/07/2018.

8. Em resposta ao Ofício supracitado, o operador aéreo enviou Carta s/nº de 09/08/2018, informando que:

- o voo AD 6962 sofreu atraso de 24 (vinte e quatro) minutos em razão das más condições

meteorológicas além de intenso tráfego aéreo;

- apesar do voo AD 4282 ainda estar em solo no momento da chegada em VCP do voo AD 6962, o intervalo de 9 (nove) minutos não possibilitaria a realização dos procedimentos de desembarque e embarque na nova aeronave;

- os passageiros foram acomodados no próximo voo com destino a Curitiba/PR (CWB) ainda no mesmo dia, com saída às 13h45, sendo oferecida a assistência para alimentação, nos termos do previsto na Resolução ANAC nº 400/16 (conforme voucher anexo à Carta).

Assim, o operador aéreo, em sua resposta, reconhece que os passageiros não foram atendidos em seu voo original.

Foram obtidas, através do Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo (BIMTRA), as informações quanto aos horários reais de chegada e partida dos voos AD 6962 e AD 4282 de 28/06/2018, tendo sido verificado que o voo AD 6962 pousou em VCP com 21 minutos de atraso, chegando às 09h11, e o voo AD 4282 decolou de VCP com 33 minutos de atraso, às 09h58.

É possível perceber que, apesar do operador aéreo informar em sua Carta que o tempo entre a chegada do voo AD 6962 e a partida do voo AD 4282 era de apenas 9 minutos, o tempo real entre os voos foi de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282.

Tendo em vista que o operador aéreo comercializou os referidos voos com um tempo de conexão de 35 minutos, resta claro que o tempo real ocorrido entre os voos, de 47 minutos, era suficiente para realizar o desembarque dos passageiros no voo AD 6962 bem como o embarque no voo AD 4282.

Importante frisar que o caso não se refere a uma situação de perda de voo de conexão, prevista na Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, pois os passageiros chegaram no aeroporto com tempo hábil para embarcarem no voo AD 4282.

Em resumo, os passageiros estavam com reserva confirmada no voo AD 4282, conforme cartões de embarque anexos a este Relatório de Fiscalização, e, apesar de cumprirem as obrigações previstas no Contrato de Transporte Aéreo, tiveram o embarque negado, não sendo voluntários para irem em outro voo.

Destaca-se ainda que, por ter havido preterição de embarque, o operador aéreo deveria ter efetuado pagamento de indenização aos passageiros, conforme previsto no Art. 24 da Resolução ANAC 400/2016.

Ante o exposto serão lavrados Autos de Infração, conforme capitulação especificada a seguir:

- Auto de Infração capitulado no art. 302, inciso III, alínea "p" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986;

- Auto de Infração capitulado no Art. 24 da Resolução nº 400, de 13/12/2016, c/c art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

9. **Em Defesa Prévia**, a empresa requer a Reunião dos processo 00066.027097/2018-71, haja vista que os autos de infração em referência foram originados de uma mesma reclamação e do mesmo relatório de fiscalização, o que por si só demonstra que decorreram de uma mesmo contexto fático, devendo, pela literalidade do artigo 17 da Resolução 472 da ANAC, ser reunido em um só.

10. Além disso, a prova de um auto pode influir na prova de outro, ou seja, se no julgamento do processo administrativo 00066.027097/2018-71 for pela não ocorrência de preterição, não há como subsistirem os demais autos de infração, pois todos dependem essencialmente da apuração da ocorrência ou não de preterição.

11. Assim, os processos administrativos 00066.027097/2018-71 e 00066.027100/2018-56, precisam ser unificados, até por uma questão de segurança jurídica de que as teses de julgamento terão coerência dentro de um mesmo contexto. A exemplo de contrariedade, não há como a infração por preterição não se manter, mas a multa por não ter oferecido a compensação que decorre da preterição, sim.

12. Trata-se de medida de coerência jurídica e lógica, além de que tais fatos não deixaram de serem apurados isoladamente e, se necessário, será aplicada uma multa para cada fato.

13. Aliás, a unificação é medida que se impõe em prestígio também ao princípio do interesse público e da eficiência, haja vista que a lavratura de autos apartados só gera mais informações, mais processos para que sejam julgados sob uma mesma ótica, multiplicando-se o número de processos assim como os custos a eles inerentes.

14. Ademais, alega que há grave erro na capitulação dos autos de infração, pois o tempo toda a Autuada cumpriu com o previsto na Resolução ANAC nº 400/16, não havendo razão para lógica para a emissão dos presentes autos.

15. O Auto de Infração nº 6476/2018 foi lavrado sob a argumentação de que a AZUL teria deixado de transportar passageiro, que não seja voluntário, com bilhete marcado ou com reserva confirmada. Todavia, tal entendimento não merece prosperar, conforme as argumentações apresentadas abaixo.

16. O passageiro adquiriu, em 06/04/2017, uma passagem aérea referente aos trechos, gerando o código de reserva "CJ5SPB", todavia, o voo AD 6962, referente ao trecho Rio de Janeiro/RJ (GIG) – Campinas/SP (VCP), sofreu um atraso de 23 (vinte e três) minutos, em razão de tráfego na pista e, mais significativamente, por más condições climáticas.

17. Diante do atraso ocorrido, os passageiros não conseguiriam embarcar no voo de conexão que partiria às 9h25. Não havia tempo hábil para conectar os passageiros, lembrando que conectar os passageiros não depende apenas deles adentrarem na aeronave, mas também de uma série de procedimentos como, por exemplo, conectar as bagagens dos passageiros.

18. Quando os passageiros chegaram em Viracopos, ainda que a aeronave estivesse em solo, o seu embarque já estava encerrado, com todos passageiros a bordo e de portas fechadas, aguardando apenas a autorização da torre de controle aéreo para decolagem que, por condições de mau tempo, aconteceu aproximadamente vinte minutos após o horário programado.

19. Cumpre informar que a AZUL possui aproximadamente 800 (oitocentos) voos diários, sendo que é a empresa aérea regular doméstica com a malha mais complexa do Brasil, considerando a extensa operação para os aeroportos do Brasil, por volta de 100 (cem). Neste sentido, não há nada de ilegal no ato da Autuada ao montar uma conexão com o intervalo de 30 (trinta) minutos. Observa-se que a Autuada foi eleita a empresa aérea mais pontual do Brasil, sendo que 87,54% das decolagens ocorreram dentro do horário estipulado, fato este que demonstra que atrasos são eventos excepcionais na operação da Autuada. Desse modo, analisando o presente processo administrativo, caso não houvesse ocorrido o atraso do voo, a conexão montada pela AZUL teria sido honrada normalmente.

20. Importante observar que no site da ANAC, <http://www.anac.gov.br/assuntos/passageiros/atrasos-cancelamento-epretericao-de-embarque>, é descrito o que esta I. Agência entende por preterição, sendo elencados os seguintes casos: embarque não realizado por motivo de segurança operacional, troca de aeronave, overbooking, etc.

21. Ora, o presente caso não se enquadra em nenhuma das hipóteses citadas, isso porque o atraso no desembarque/embarque fugiu a ingerência até mesmo da Autuada, não foi uma opção, e sim um fato imprevisível. Outrossim, importante esclarecer que a Autuada jamais organizaria sua malha aérea de forma que não houvesse tempo hábil para realizar os voos de conexão, pois se assim agisse, tal atuação

geraria um prejuízo com assistência material que superaria o valor pago na passagem aérea, além de não atender o passageiro a contento, este que é o principal objetivo da AZUL.

22. Destarte, nenhuma infração cometeu a AZUL, uma vez que os artigos 393, 734 e 737, todos do Código Civil, assim como o artigo 256, §1º, alínea “b” do Código Brasileiro da Aeronáutica, preveem a exclusão da responsabilidade do transportador caso ocorra motivo de força maior, veja:

“Art. 256 – O transportador responde pelo dano decorrente: II – de atraso do transporte aéreo contratado.

§1º O transportador não será responsável: b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.”

“Art. 393 - O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado Parágrafo único. o caso fortuito ou força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir”.

“Art. 734 – O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior (...)”

“Art. 737 - O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.”

23. Assim, sem dúvida há a configuração da excludente de responsabilidade, sendo prova inequívoca o atraso do voo em virtude de intenso tráfego aéreo.

24. Porém, não obstante a excludente de responsabilidade da AZUL, há que se considerar que a empresa tomou todas as medidas cabíveis para assistir ao passageiro, nos termos da Resolução ANAC nº 400/16, oferecendo acomodação em voo próprio e assistência material para alimentação.

25. Portanto, ressalta-se que a presente situação não deve ser considerada como preterição, razão pela qual, não há que se falar em infração diante de passageiro não voluntário.

26. O Auto de Infração 6477/2018 foi lavrado sob a argumentação de que a AZUL teria deixado de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição. Todavia, conforme as argumentações expostas acima, o presente caso jamais poderá ser enquadrado como preterição, tendo em vista que a perda da conexão se deu em razão do atraso do voo e não em razão de preterição conforme alegado. Portanto, resta claro que a Autuada não cometeu infração, tendo em vista que o pagamento da compensação não é cabível no presente caso, mas somente as assistências materiais e de acomodação. Aliás, esta II. Gerência já decidiu conforme a tese ora apresentada, nos autos do processo 00066.004535/2018-22, cujo parte do teor transcreve-se abaixo:

Em resumo, o passageiro só não pode embarcar em seu voo originalmente contratado devido a atraso de voo anterior, o que não constitui infração. Como consequência do exposto até o momento, foi arquivado o processo administrativo nº 00066.004533/2018-33, cujo auto de infração havia sido lavrado por preterição referente ao caso ora analisado, estando, pois, capitulado no art. 302, inciso III, alínea “p”, da lei 7.565/86. Não havendo preterição, também não há que se falar na referida compensação financeira, pois tal direito advém exclusivamente nos casos de preterição de passageiro. Como não foi possível comprovar a preterição, não se obriga a empresa ao fomento da compensação, devendo o processo ora analisado ser também arquivado. Considerando o poder de autotutela administrativa, segundo o qual se a Administração pode agir de ofício, tem-se que poderá, igualmente, rever seus atos de ofício. Tal revisão implica no poder de declarar a sua nulidade como tratado no teor do art. 53 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, in verbis: (...)

27. Conclui-se, assim, inexistir infração praticada no caso em comento.

28. Diante do exposto em cada um dos tópicos acima, restou mais que evidenciado que todos os autos de infração foram lavrados por um equívoco na interpretação do Técnico de Regulamentação e por total falta de razoabilidade, tendo em vista que em todos os momentos a AZUL agiu de acordo com a Resolução ANAC nº 400/16, não havendo que se falar em infração, razão pela qual os autos de infração devem ser imediatamente arquivados.

29. **A Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações da autuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 36 da Resolução nº. 472/2018.

30. **Do Recurso**

31. Em sede Recursal, solicita o efeito suspensivo ao Recurso, vez que, em que pese não se constitua mais regra decorrente do advento da Resolução ANAC 472/2018, a não atribuição do competente efeito suspensivo, autoriza – ainda que provisoriamente – a execução do crédito da multa em face da companhia aérea, acompanhada das providências imediatamente anteriores à execução, tal qual a mais gravosa delas: a inscrição do débito em dívida ativa, que constitui constrangimento excessivo, visto que impede a companhia aérea de realizar homologações, concessões, transferências de propriedades de aeronaves, e demais providências atinentes ao exercício da sua própria atividade, nos termos do art. 54 da Resolução/ANAC n. 472/2018:

32.

Art. 54. A inscrição do crédito público na dívida ativa constituirá, enquanto exigível, impedimento à realização de homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços.

33. Colocando, assim, em risco as atividades da própria companhia, podendo causar graves prejuízos. Nesse diapasão, cabe a previsão do art. 61 da Lei n. 9.784/1999, como autoriza o §1º, do art. 38 da Resolução 472/2018:

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

34. Ademais, que apesar de todos os argumentos trazidos em sede de defesa, esta I. Agência continuou por entender que a falta de compensação financeira dada aos passageiros diante da perda da conexão tratou-se de infração. Todavia, tal entendimento é deveras equivocada, conforme passará a ser exposto. Segundo a fundamentação da r. decisão, apesar do atraso do voo de origem, o voo da conexão também sofreu um atraso, fato este que possibilitaria o embarque dos passageiros.

35. A ANAC também alega que a Recorrente não teria apresentado provas de que teria sido o atraso do voo inicial que teria ocasionado a perda do voo de conexão. E por fim, baseia seus argumentos

nas alegações dos passageiros de que: “quando se apresentaram para o embarque em referida conexão, ainda havia passageiros aguardando para adentrarem à aeronave.” Inicialmente, mister reiterar os argumentos já trazidos em sede de defesa administrativa.

36. Entretanto, neste recurso, a Recorrente irá focar nos pontos controvertidos destacados acima. Observa-se que o embasamento da decisão apenas em fatos alegados pelos passageiros se mostra totalmente indevido. Esse é o entendimento já exarado pela segunda instância desta Ilustre Agência no processo 00058.057280/2016-38 (doc. 01).

37. Ademais, diante desta decisão, conclui-se que não seria a Recorrente obrigada a provar fatos impossíveis de serem demonstrados em sede de defesa, mas sim, o Inspac deveria ter produzido a prova no momento da lavratura do auto de infração.

38. Outras decisões já foram tomadas no mesmo sentido, conforme verifica-se nos processos 00066.002609/2016-24 e 00066.525902/2017-46 (doc. 02 e 03). Diante do exposto, não há que se falar em necessidade de produzir mais provas além do que já produzido e alegado.

39. Neste sentido, reitera-se que a perda da conexão dos passageiros se deu em razão do atraso do voo inicial, em razão de fatores meteorológicos. Ainda que o voo de conexão tenha também sofrido um atraso, importante observar que o horário descrito no BIMTRA se refere ao horário em que a aeronave acionou os motores, sendo que o procedimento de embarque já tinha sido concluído há muito tempo. 5 Então, não é porque os passageiros chegaram antes da decolagem é que haveria tempo para embarque.

40. Observa-se que até mesmo o fechamento das portas se dá com bastante antecedência da decolagem. Ademais, verifica-se que não é a intenção da Recorrente impedir o embarque de seus passageiros, até porque, neste caso tivemos que oferecer a assistência material. Desse modo, conforme demonstrado pela lista de voo anexa (doc. 04) a aeronave dispunha de 118 assentos e decolou com 111 assentos ocupados, portanto, ainda havia disponíveis 07 assentos, contrariando a conclusão que esta agência chegou de que teria ocorrido a preterição.

41. Veja que em caso semelhante (00066.502605/2017-22 - doc. 05), a decisão proferida pela ANAC foi pelo arquivamento do auto de infração, tendo em vista que a perda da conexão decorreu de atraso no voo inicial e não preterição.

42. Concerne os argumentos acima expostos, resta claro que no presente caso não houve preterição e consequentemente inexistiria a obrigação de pagamento da compensação financeira, razão pela qual a r. decisão deve ser reformada por completo.

43. Ante o exposto, requer

- a) seja dado imediato efeito suspensivo ao presente Recurso Administrativo;
- b) seja reconhecida a nulidade do Auto de Infração nº 6477/2018, por absoluta ausência de requisitos essenciais para sua existência e validade, nos termos da fundamentação supra;
- c) ou, caso não seja esse o entendimento, após a devida apreciação das razões que o fundamentam, seja ele provido, decretando-se a nulidade da infração aplicada.
- d) Ou ainda, caso não seja o entendimento, requer a minoração da multa arbitrada.

44. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 12/12/2019.

45. Respalado pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

46. **É o relato.**

PRELIMINARES

47. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

48. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base nos autos do processo, que a interessada deixou de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição, infração capitulada na alínea “u” do inciso III do artigo 302 do CBA, que dispõe in verbis:

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; (sem grifo no original)

49. A Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aéreo, aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional, traz, *in verbis* (grifos nossos):

Art. 24. No caso de preterição, o transportador deverá, sem prejuízo do previsto no art. 21 desta Resolução, efetuar, imediatamente, o pagamento de compensação financeira ao passageiro, podendo ser por transferência bancária, voucher ou em espécie, no valor de:

I - 250 (duzentos e cinquenta) DES, no caso de voo doméstico; e

II - 500 (quinhentos) DES, no caso de voo internacional.

50. A análise do fragmento acima explicita a obrigação imposta ao transportador aéreo quanto à necessidade de providenciar, de imediato, o pagamento de compensação financeira uma vez que seja caracterizada preterição. Trata-se, pois de **dever** da transportadora, e não mera liberalidade, de modo que deixar de proceder com a procura configura infração administrativa sujeitando-se a empresa à aplicação de sanção.

51. Sobre preterição, a **alínea “p” do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565**, de 19 de dezembro de 1986, dispõe o seguinte:

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

(...)

III – infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte; (grifo nosso)

52. No caso em tela, verifica-se que conforme apurado pela Fiscalização desta Agência Reguladora e Fiscalizadora, ela descumpriu a legislação aeronáutica.

53. **Das razões recursais**

54. **Da alegação de que o presente Recurso teria efeito suspensivo:**

55. A respeito de tais solicitações, veja que o referido parágrafo único do artigo 61, da Lei nº 9.784/1999, estabelece que havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso. Sobre os efeitos dos recursos administrativos, transcrevo abaixo a lição do autor João Trindade Cavalcante Filho, em "Processo administrativo, 3ª Edição, Editora Jus PODIVM, página 92:

"Efeitos dos recursos administrativos: em regra, o recurso tem efeito apenas devolutivo (devolve-se a matéria à apreciação da Administração); em casos de fundado receio de dano irreversível ou de difícil reparação, pode-se conceder também efeito suspensivo (suspende-se a execução da decisão recorrida até a análise do mérito recursal). Exemplo: decisão que determina a demolição de uma casa. Se o interessado apresentar recurso, normalmente esse apelo não impede a demolição, pois os recursos têm, em regra, apenas efeito devolutivo. No entanto, como se trata de decisão praticamente irreversível, a autoridade pode (a pedido ou de ofício) conceder efeito suspensivo, determinando que a decisão só seja executada após a análise do recurso."

56. Especificamente em relação à inscrição do débito em Dívida Ativa, importa esclarecer que a referida inscrição ocorrerá somente após 75 (setenta e cinco) dias a contar do recebimento da notificação da presente Decisão de 2ª Instância - DC2; e só em caso de inadimplência, isto é, caso a autuada não realize o pagamento do referido débito. Desta forma, ressalta-se que esse é o efeito devolutivo e não suspensivo da apresentação do Recurso em 2ª Instância no âmbito da ANAC após a edição da Resolução nº 472, de 2008.

57. No que diz respeito ao argumento da autuada de que eventual indeferimento do pleito de efeito suspensivo atentaria contra o princípio do duplo grau de jurisdição, esse argumento também não deve prosperar, pois, em que pese o recurso não ter efeito suspensivo, o efeito devolutivo do referido recurso garante a ampla defesa e o contraditório em 2ª instância administrativa e a garantia de que a respectiva inscrição do débito em dívida somente ocorrerá após o julgamento do recurso - e apenas no caso em que permaneça a condição de inadimplência.

58. Por fim, cumpre alertar que, embora não ocorra a inscrição em dívida ativa até o julgamento do recurso apresentado em 2ª Instância, o efeito não suspensivo do recurso importa em acrescentar ao valor do débito original juros e multa de mora, de acordo com o Parágrafo único do artigo 34 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, desde a data de vencimento, estabelecida na Decisão de 1ª Instância, até a data do pagamento.

59. **Da alegação de similaridade quanto à aferição da dosimetria da multa face os julgamentos anteriores (00058.06862/2012-28, 00058.073225/2012-61 e 00058.057257/2012-10):**

60. Não se pode aferir, quando da dosimetria da sanção, similaridade aos casos suscitados em relação ao caso em tela, devido ao fato de que, há época das Decisões em referência, vigora a Resolução ANAC nº 25/2008, que não dispunha de critérios claros que definissem a ocorrência da reincidência infracional.

61. Assim, em razão mudança de entendimento com o advento da Resolução ANAC nº 472/2018, agora em vigor, estão definidos quando deverão ser utilizados tais critérios como será delineado no campo específico: DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO.

62. **Da alegação de que os passageiros não foram preteridos:**

63. Dentro da topografia normativa existem contextos distintos:

I - no primeiro caso (incidência do artigo 21), é dever da empresa oferecer as alternativas do caput quando as hipóteses dos incisos já estiverem consumadas;

II - no segundo (incidência do artigo 23) a preterição por exceder a disponibilidade de assentos na aeronave ainda não está consumada, dado que em fase de negociação entre empresa e passageiro para possível composição que permita a incidência do §1º daquele artigo, se exitosa, e, ainda;

III - no caso de exceder a disponibilidade de assentos na aeronave, o passageiro não tem mais a opção de ir em seu voo original, frustrada(s) a(s) tentativa(s) de acomodação com o(s) voluntário(s) (ou estes não existiram), cabendo obrigatoriamente à empresa o pagamento de compensação financeira prevista no artigo 24.

64. É dizer que existe uma sequência a ser seguida quando da observância das regras da resolução. A incidência da excluinte do artigo 23 (negociação com os voluntários para embarcarem em voo distinto do originalmente contratado) deve ocorrer **antes** de a preterição propriamente dita ter-se consumado. Significa que, infrutífera a negociação, o passageiro ainda teria a opção de seguir no voo original, para o qual tinha bilhete emitido e reserva confirmada. A diferença pode parecer sutil, mas a ilustração a baixo evidencia grande distinção no comportamento da empresa.

- overbooking / exceder a disponibilidade de assentos → procura por voluntários → incidência da preterição → acomodação → pagamento de compensação do art. 24 = impossibilidade de incidência do artigo 23, dado que a preterição já está consumada
- overbooking / exceder a disponibilidade de assentos → procura por voluntários → voluntários + aceite → pagamento da compensação com assinatura do termo → acomodação = possibilita a incidência do artigo 23 como excluinte da preterição

65. O feito demonstra que a recorrente impediu o passageiro ao embarque no voo original, razão pela qual incide sobre ela a prática da preterição tendo em vista que não comprova, de forma objetiva, à luz do art. 36 da Lei nº 9784/99 c/c § 2º do art. 23 da Res. 400/2016, que estava amparada pela única excludente à prática de preterição prevista no art. § 1º do art. 23 da Res. nº 400/2016, qual seja, a comprovação de que o passageiro não embarcou no voo original porque assim o quis, **devido ao atraso do voo inicial**. A prática da recorrente, portanto, se adere aos dispositivos citados, pois, ainda, o passageiro não se considerou **voluntário** ao não embarque.

66. Cabe ressaltar ainda que, pelo fato de que o passageiro seguir ao seu destino em voo de sua preferência e tendo sua concordância expressa. A preterição é caracterizada a partir do momento em que o passageiro com reserva confirmada deixa de ser transportado (Art. 22 resolução 400/2016).

67. A preterição não se materializa apenas quando o passageiro não for voluntário, mediante aceitação de compensações. O processo demonstra que não houve voluntariedade no caso. Ademais, a realocação é obrigação da empresa, uma vez configurada a preterição do passageiro.

68. Ante a digressão acerca do tema as Informações de Movimento de Tráfego Aéreo (BIMTRA), quanto aos horários reais de chegada e partida dos voos AD 6962 e AD 4282 de 28/06/2018, por meio das quais se verificou que o voo AD 6962 pousou em VCP com 21 minutos de atraso, chegando às 09h11, e o voo AD 4282 decolou de VCP com 33 minutos de atraso, às 09h58.

69. Assim, foi possível perceber que, apesar do operador aéreo informar em sua Carta que o tempo entre a chegada do voo AD 6962 e a partida do voo AD 4282 era de apenas 9 minutos, o tempo real entre os voos foi de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282.

70. Logo, tendo em vista que o operador aéreo comercializou os referidos voos com um tempo de conexão de 35 minutos, resta claro que o tempo real ocorrido entre os voos, de 47 minutos, era suficiente para realizar o desembarque dos passageiros no voo AD 6962 bem como o embarque no voo AD 4282.

71. Importante frisar que o caso não se refere a uma situação de perda de voo de conexão, prevista na Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, pois os passageiros chegaram no aeroporto com tempo hábil para embarcarem no voo AD 4282.

72. Em resumo, os passageiros estavam com reserva confirmada no voo AD 4282, conforme cartões de embarque anexos a este Relatório de Fiscalização, e, apesar de cumprirem as obrigações previstas no Contrato de Transporte Aéreo, tiveram o embarque negado, não sendo voluntários para irem em outro voo e, assim resta divergência aos casos ofertados pela Recorrente como similares e que ensejariam em possibilidade de se afastar a materialidade infracional, haja vista que houve tempo hábil para o devido embarque dos passageiros em questão, conforme se confirma pela Relatório de Fiscalização que aponta o tempo real entre os voos foi de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282, havendo, assim, tempo hábil para o procedimento de embarque.

73. **Da alegação de que a simples denúncia do passageiro não seria meio hábil a dar andamento ao processo, em referência ao processo 00058.057280/2016-38:**

74. Nesse sentido, cumpre esclarecer que o Auto de Infração em tela faz-se acompanhar de documentação comprobatória da prática de infração, a teor do que preceituam os artigos 11 e 12 da Resolução ANAC nº 472/2018, que determina que constatada a prática infracional enseja, por assim, a providência administrativa com vistas apurar a conduta infracional:

Seção II

Da Instauração do Processo Administrativo Sancionador

Art. 11. Constatada infração que justifique a adoção de providência administrativa sancionatória, será lavrado auto de infração, para fins de instauração de PAS.

Art. 12. O auto de infração será lavrado nas seguintes situações:

I - constatação presencial de infração; ou

II - constatação a partir de elementos formadores de convicção acerca da caracterização de infração, análise documental ou qualquer outra apuração decorrente da fiscalização que aponte o descumprimento da legislação, mesmo quando ficar comprovada por meio de fiscalização remota.

75. Da mesma forma, a fase apuratória deverá ser acompanhada de Relatório de Fiscalização, do qual deverá ser instruído de elementos que corroborem as informações assentadas no Auto de Infração, de modo a elidir a tomada de Decisão acerca deste, conforme o descrito no Artigo 14, do mesmo codex:

Seção III

Do Relatório de Ocorrência

Art. 14. O Relatório de Ocorrência deverá ser instruído com os elementos relevantes à apuração dos fatos, juntando-se sempre que possível:

planos de voo, fotografias, filmagens, depoimentos a termo, laudos técnicos, registros de reclamações de passageiros, registros de manutenção e voo, relatórios de fiscalização ou quaisquer outros documentos pertinentes.

Parágrafo único: O Relatório de Ocorrência deverá ser juntado aos PAS pertinentes.

76. Ademais, o mesmo AI obedece rigorosamente aos atributos legais do ato administrativo, bem como os aspectos definidos na norma quando da sua confecção, em consonância com o Artigo 18:

77. Art. 18. O auto de infração conterá os seguintes elementos:

I - numeração sequencial;

II - identificação e endereço do autuado;

III - local, data e hora da lavratura;

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e, quando pertinente, hora da ocorrência; V - indicação da disposição legal e/ou da legislação complementar infringida;

VI - indicação do prazo e local para apresentação de defesa; e

VII - identificação, contendo pelo menos a matrícula e a assinatura do autuante.

§ 1º Integram a descrição objetiva da infração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação.

§ 2º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas.

78. Assim, resta claro que a autuação **não** se dera exclusivamente em função dos fatos narrados pelos passageiros como se guerreia o Recorrente, fazendo-se, assim, presumi-los, tão somente,

como provocadores da ação fiscalizatória e consequente processo apuratório.

79. **Da alegação de fazer jus ao mesmo entendimento aferido no julgamento dos processos citados em sede Recursal (Nup 00066.002609/2016-24 e Nup 00066.525902/2017-46)**

80. No caso em tela, as Decisões se deram em razão de não haver confissão de culpa por parte da Interessada, bem como não havia provas materiais apostas ao processo que pudessem corroborar as alegações do passageiro afetado.

81. Ademais, a Decisão faz referência ao Enunciado nº 09 da, então Junta Recursal:

Cabe destacar que entende esta Instância Julgadora que a denúncia de passageiro, por si só, não é suficiente para ensejar a lavratura do auto de infração, seguindo o mesmo posicionamento da Junta Recursal desta Agência (Enunciado nº 9/JR/ANAC-2009):

“A denúncia é meio hábil para provocar a atividade de fiscalização, mas não é suficiente para a lavratura do auto de infração. A ausência de outras provas concretas prejudica a apuração dos fatos”.

82. O atributo da presunção de legitimidade é próprio dos atos administrativos e, por conseguinte, não alcança eventuais reclamações veiculadas por terceiros, no âmbito desta Agência, de passageiros que não sejam agentes públicos e/ou não estejam no exercício da função. Decorre, pois, do exposto, que protestos feitos por passageiros não são presumidamente verdadeiros e, por conseguinte, não têm o condão de inverter o ônus da prova (Código de Processo Civil - Lei nº 13.105/2015, art. 374, inciso IV).

83. Em relação ao citado Enunciado nº 09 da, então, Junta Recursal, cumpre-me esclarecer que foram extintos, por meio da Portaria nº 1.677, de 30 de maio de 2019, nessa inserido e que versava que a simples denúncia seria meio hábil para provocar a atividade de fiscalização, mas não suficiente para a lavratura do auto de infração, sendo que a ausência de outras provas concretas prejudicaria a apuração dos fatos.

84. Assim, não se vinculam mais a esse decisor os referidos termos quando da emissão desse Parecer, face à perda de validade e à sua vinculação quando da emissão desta, e aliado à presunção de veracidade, atributo do ato administrativo, resta clara a validade deste atrelado ao contexto fático aqui corroborado.

85. Em decorrência desse atributo, presumem-se verdadeiros os fatos alegados pela Administração Pública, os quais são dotados de fé pública. Em que pese o Princípio da Presunção de Inocência ser um dos princípios do Processo Administrativo Sancionador este é relativo, podendo ser elidido por prova em contrário. Sendo, então, que no caso em exame não existem elementos que comprovem o cumprimento normativo por parte do autuado. Sobre este aspecto, no caso específico da produção de provas, estando a Administração adstrita ao princípio da legalidade e obrigada a aplicar o art. 36, aliando-se isto com o conceito de presunção de veracidade dos atos administrativos decorrente do art. 19 da Constituição Federal, reputa-se ainda como válida a inversão do *onus probandi* nestes casos, conforme bem assentado na doutrina administrativa. Ainda assim o interessado não resta desguarnecido e não há que se falar em nulidade do processo ou cerceamento do direito de defesa. Como sabido, a presunção é relativa e pode ser desconstituída mediante demonstração cabal nos autos do processo específico de que a aferição do poder público não condiz com a realidade;

86. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e, de veracidade, por serem dotados da chamada presunção de veracidade. *“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).

87. Portanto, com respaldo na doutrina administrativa, princípios da legalidade de supedâneo constitucional e vinculação ao art. 36 da Lei de Processo Administrativo, conclui-se que opera ainda a inversão do ônus da prova nos casos revestidos de presunção de legalidade decorrentes do *manus* fiscalizatório da ANAC.

88. Incontestável, pela sistemática do ordenamento administrativo, que se requer demonstração para desconstituição da presunção, não havendo que se falar em nulidade por impossibilidade de produção de prova negativa.

89. **Da alegação de fazer jus ao mesmo entendimento aferido no julgamento do processo citado em sede Recursal (Nup 00066.502605/2017-22)**

90. No caso referenciado, pode-se nitidamente se aferir que trata-se de situações díspares, haja visto que no processo 00066.502605/2017-22, não fora possível afirmar que o ocorrido se dera devido a falha da empresa, visto que esta forneceu 35 minutos entre os dois voos, prazo razoável para simples conexão, até porque ela afirma que proporciona todo um aparato para auxiliar os passageiros nesse trajeto. O fato é que houve atraso no primeiro voo e este excluiu o prazo para conexão. Não é possível afirmar, convictamente, que se tivesse sido possível disponibilizar os 35 minutos ao passageiro, esse prazo não seria suficiente.

91. No presente caso, não se pode fazer mesma aferição de mérito, tendo em vista que fiscalização afirma, em seu Relatório de Ocorrência, que apesar de o voo AD 6962 ter realmente pousado em VCP com 21 minutos de atraso, chegando às 09h11, o voo de conexão AD 4282 decolou de VCP com 33 minutos de atraso, às 09h58. Logo é possível perceber que o tempo disponível para realizar a conexão não era de apenas 9 minutos, como afirma a autuada, mas sim de 47 minutos, devido ao atraso também ocorrido no voo AD 4282. Constata-se, pois, que os passageiros teriam tempo suficiente para realizar a conexão e seguirem no voo originalmente contratado, uma vez que o tempo previsto pela empresa para tais procedimentos foi ainda inferior a esse.

92. Em suma, havia tempo hábil para os procedimentos de embarque não sendo, assim, argumento razoável para afastar a conduta infracional.

93. Destarte, 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 da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

94. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo nº 302, Inciso III, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 1986, pelo fato de deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte.

95. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a

Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82. que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

96. A sobredita Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica.

97. No tocante à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

98. Nesse sentido, faz-se mister observar a incongruência no apontamento das circunstâncias agravantes quando da aferição da dosimetria do caso em tela. O setor de DC1 levou em consideração a Resolução ANAC nº 472, de 06/06/2018, especificamente em seu Artigo 36, § 2º, I, em destaque:

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos.

§ 3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.

§ 4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

§ 5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do autuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e agravantes.

§ 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância.

99. Assim, a infração se dera em 28/06/2018, vigente à época Resolução ANAC nº 25, de 2008, a qual deveria servir de fundamento para aferição da dosimetria por efeito de reincidência, nesses termos:

CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

100. Ou seja, a norma utilizada quando da aferição da dosimetria não guarda ressonância ao caso, face à vigência da norma à época, haja vista que os fatos apurados no presente processo foram ocorridos na vigência da Resolução nº 25/2008 e datam de 28/06/2018. O texto daquela norma previa a reincidência de 1 ano, conforme art. 22, §2º, inc. II e §§ 3º e 4º.

101. Esclarecida a inconsistência da fundamentação, para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 302, inciso III, Alínea "u" do CBAer é a de aplicação de multa no valor de R\$ 20.000,00 (patamar mínimo), R\$ 35.000,00 (patamar intermediário) ou R\$ 50.000,00 (patamar máximo), conforme a circunstância.

102. Das Circunstâncias Atenuantes

103. 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, além de não incorrer em atitude processual contraditória para com o reconhecimento como, por exemplo, defender-se no mérito ou buscar imputar a responsabilidade pela prática da infração a outrem.

104. *In casu*, a Interessada não reconhece a prática da infração, conforme o disposto no § 1º, bem como alega ocorrência de fato adverso ao descrito no Auto de infração, não o podendo usufruir de tal benefício.

105. No mesmo sentido, a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-se que nenhuma

medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

106. 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”), no caso em tela, não se verificam atenuantes, pois a autuada não recebeu penalidades no último ano anterior à data da infração), conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC nº 3842178, da ANAC, na data desta decisão.

107. **Das Circunstâncias Agravantes**

108. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontradas qualquer outro elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

109. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a **inexistência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, entendo que deva ser **mantida** a sanção aplicada pela primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, que é o valor médio previsto no Anexo da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, **para cada uma das infrações**.

CONCLUSÃO

Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, em desfavor da Empresa AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A, por deixar de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro ao passageiro Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior, localizador EH1R5X, por sua preterição no voo AD 4282 de 28/06/2018 e à passageira Danielle Chaves Gonçalves Tavares, localizador EH1R5X, por sua preterição no voo AD 4282 de 28/06/2018, totalizando **R\$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, referente ao credito nº 668517190.

É o voto.

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 20/01/2020, às 14:42, 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 **3827438** e o código CRC **A0A1C261**.

SEI nº 3827438

VOTO

PROCESSO: 00066.027100/2018-56

INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO_MAIUSCULAS@

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN (SEI 3823791), o qual **NEGOU PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, em desfavor da Empresa AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A, por deixar de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro ao passageiro Armando Cesar Gonçalves de Moraes Junior, localizador EH1R5X, por sua preterição no voo AD 4282 de 28/06/2018 e à passageira Danielle Chaves Gonçalves Tavares, localizador EH1R5X, por sua preterição no voo AD 4282 de 28/06/2018, totalizando **R\$ 70.000,00 (setenta mil reais)**, referente ao credito nº 668517190.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 21/01/2020, às 19:07, 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 **3939794** e o código CRC **833476FE**.

SEI nº 3939794



VOTO

PROCESSO: 00066.027100/2018-56

INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO_MAIUSCULAS@

Nos termos do artigo 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Acompanho o Voto JULG ASJIN (3827438), que decidiu por CONHECER DO RECURSO e, no mérito, NEGAR PROVIMENTO, MANTENDO a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais) em desfavor da AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. pela conduta descrita como "*deixar de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição*", em descumprimento ao previsto no artigo 24, *Caput*, da Resolução nº 400/2016 c/c alínea "u" do inciso III do artigo 302 da Lei 7565/1986, nos termos da análise e voto-relator.

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 22/01/2020, às 09:46, 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 **3945515** e o código CRC **3FEFF668**.

SEI nº 3945515



CERTIDÃO

Brasília, 22 de janeiro de 2020.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

505ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00066.027100/2018-56

Interessado: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRA S/A

Auto de Infração: 006477/2018, de 30/10/2018

Crédito de multa: 668517190 (e demais, se enumerados nos autos)

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria nº 2026/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Eduardo Viana Barbosa - SIAPE 1624783 - Portaria Nomeação nº nº 1381/DIRP/2016 - Membro Julgador
- Samara Alecrim Sardinha - SIAPE 1649446 - Portaria ANAC nº 3883, de 17 de dezembro de 2018. - Membro Julgador

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

2. A ASJIN, por unanimidade votou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **70.000,00 (setenta mil reais)**, em desfavor de **AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRA S/A**, por, na data de 28/06/2018, por deixar de efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição, em afronta à **LEI 7.565/1986 (CBA) ART 302 III "u" (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA)**, associado a(o) **RESOLUÇÃO 400/2016 ART 24 CAPUT** .

3. Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 22/01/2020, às 12:47, 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 **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/01/2020, às 14:49, 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 22/01/2020, às 15:01, 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 **3946473** e o código CRC **CE2F3E4B**.
