



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1778/2018

PROCESSO Nº 00068.002975/2015-82

INTERESSADO: COMPANIA PANAMENA DE AVIACION S.A - COPA AIRLINES

Brasília, 14 de agosto de 2018.

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 2114364). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.
5. Dosimetria adequada para o caso.
6. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a COMPANIA PANAMENA DE AVIACION S.A - COPA AIRLINES, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Aeroporto	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00068.002975/2015-82	656928165	1029/2015	Aeroporto Internacional Salgado Filho - SBPA	26/04/2015	Deixar de disponibilizar, nas zonas despacho de passageiros (check-in) e nas áreas embarque, informativos claros e acessíveis conforme o art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010	art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c o art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

7. À Secretaria.
8. Notifique-se.
9. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 04/09/2018, às 16:43, 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 **2118513** e o código CRC **249FFBFB**.

PARECER Nº 1584/2018/ASJIN
 PROCESSO Nº 00068.002975/2015-82
 INTERESSADO: COMPANHIA PANAMENA DE AVIACION S.A. - COPA AIRLINES

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

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Aeroporto	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Apresentação da Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00068.002975/2015-82	656928165	1029/2015	Aeroporto Internacional Salgado Filho - SBPA	26/04/2015	30/04/2015	Ausente	14/05/2015	29/01/2016	08/09/2016	RS 4.000,00	12/09/2016	19/07/2017

Enquadramento: art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c o art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010.

Infração: Deixar de disponibilizar, nas zonas de despacho de passageiros (check-in) e nas áreas embarque, informativos claros e acessíveis conforme o art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela COMPANHIA PANAMENA DE AVIACION S.A. - COPA AIRLINES, doravante INTERESSADA. Refere-se ao processo administrativo discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam que: "no dia 26/04/2015, a equipe de fiscalização (Marcelo Caser De Carli e Rinaldo Baldassari Medeiros) realizou ação de fiscalização no Aeroporto Internacional Salgado Filho (SBPA) e observou a seguinte irregularidade: o operador aéreo COPA COMPANHIA PANAMENA DE AVIACION S.A. (COPA AIRLINES) não disponibilizou nas zonas de despacho de passageiros (check-in) número 26 a 30, localizado no terminal 1 do referido aeroporto, na data e horário acima identificados, informativo claro e acessível remetendo aos direitos dos passageiros em caso de atraso, cancelamento e preterição de embarque, conforme registro fotográfico em anexo". A fiscalização anexou fotos dos referidos balcões, tiradas durante a ação de fiscalização, a fim de comprovar a materialidade infracional. Dessa forma, a instrução processual deixou a materialidade infracional demonstrada de forma documental.

3. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

4. Respaldo 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.

5. Em Defesa Prévia, a empresa alega:

a) que, "por ocasião da ação fiscalizatória, lamentavelmente os informes não estavam dispostos com a devida visibilidade";

b) que, "entretanto, a empresa comunica que tomou todas as ações devidas para reificar a falha encontrada, razão pela qual pede que esta Agência Reguladora cancele o Auto de Infração ora versado em vista da inexistência de prejuízos gerados a partir da suposta infração pontualmente encontrada pela fiscalização";

c) que, "caso esta respeitável Agência não entenda pelo cancelamento da Autuação, a Impugnante pede seja a multa administrativa calculada em seu patamar mínimo, em vista da rápida regularização do ocorrido, da ausência de danos ou prejuízos provocados, seja ao Estado, seja a terceiros, e da não reiteração da suposta prática infracional".

6. A Decisão de Primeira Instância (DCI) após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as da autuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais). Especificou ainda:

d) que "se constata pelo exposto no Auto de Infração n. 001029/2015 que a COPA, de fato, deixou de cumprir com as disposições normativas em vigor ao não disponibilizar aos passageiros os referidos informativos nos moldes do que preconiza a Resolução n. 141/2010, infringindo as disposições normativas mencionadas e sujeitando-se, portanto, às sanções aplicáveis";

e) que "os argumentos da autuada não merecem prosperar, pois observa-se que a empresa não apresentou meios capazes de afastar sua responsabilidade pela prática da infração que lhe fora imputada: Diante dos fatos e motivos expostos, conclui-se que as alegações da empresa não possuem o condão de afastar a sanção aplicada à Empresa, eis que caracterizada a infração administrativa".

7. A decisão condenatória foi lavrada em 29/01/2016. Ao contínuo, por meio de interposição de recurso administrativo (DOC SEI 0013954), insurgiu-se a empresa das decisões condenatórias em 12/09/2016. Em sua peça recursal, a interessada alega:

I - que "informou em sua impugnação que obedece as diretrizes do art. 18, parágrafo 3 da Resolução n. 141, de 09/03/2010, todavia, por ocasião da ação fiscalizatória, lamentavelmente os informes não estavam dispostos com a devida visibilidade. Isto ocorreu porque o referido informativo estava impresso em papel e fixado em quadro de vidro o qual infelizmente quebrou e por esse motivo foi retirado do atendimento para reparo";

II - que "comunicou ainda que tomou todas as ações devidas para reificar a falha encontrada, razão pela qual pediu que esta Agência Reguladora cancelasse o Auto de Infração em vista da inexistência de prejuízos gerados a partir da suposta infração pontualmente encontrada pela fiscalização";

III - que, "em vista da ausência de quaisquer prejuízos aos passageiros ou qualquer dano demonstrado, a aplicação da multa se mostra irrazoável de desproporcional";

IV - que "cabe ainda destacar a inobservância ao Princípio da Proporcionalidade";

V - que "resta irrefutável a inobservância pela autoridade aeronáutica dos Princípios da Razoabilidade e Proporcionalidade, vez que o mesmo impôs penalidade à Recorrente irrazoável e desproporcional, tendo em vista não terem sido demonstrados quaisquer danos aos passageiros".

8. É o relato.

PRELIMINARES

9. **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

10. **Da materialidade infracional** - A peça da DCI, 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 na farta documentação probatória constante dos autos do processo, que a COMPANHIA PANAMENA DE AVIACION S.A. - COPA AIRLINES, não disponibilizou nas zonas de despacho de passageiros (check-in) números 26 a 30, localizado no terminal 1 do referido aeroporto, na data e horário acima identificados, informativo claro e acessível remetendo aos direitos dos passageiros em caso de atraso, cancelamento e preterição de embarque, nos termos do art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010, em afronta ao disposto na alínea "u", do inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe *in verbis*:

CBA

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

(...)

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

(...)

a) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos ;

11. 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 de anteriores decisões, 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 a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

12. **Das razões recursais** - No que concerne às razões de interesse apresentadas em sede recursal, é relevante destacar que estas não se fizeram acompanhar de qualquer documento que afaste, de forma cabal, a materialidade infracional. De fato, a interessada não questiona a materialidade infracional, apenas questiona o prejuízo causado aos passageiros decorrente da prática infracional e se seria razoável a aplicação da penalidade e proporcional o valor de multa aplicado.
13. Ocorre que a aplicação de sanção trata-se de ato vinculado. Dessa forma, nos termos do artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, sempre que identificada infração aos preceitos ali constantes, ou **legislação complementar**, sujeitar-se-á o infrator à providência administrativa de multa. O artigo 1º, §3º, do mesmo Código, por sua vez, define que "a **legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica**".
14. Em interpretação sistêmica, observa-se que o art. 5º, da Lei 11.182/2005 – Lei de Criação da ANAC – criou a autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência. Dentre aquelas prerrogativas está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVI). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou as Resoluções 25, de 25/04/2008; Resolução 58, de 24/10/2008 e Resolução 88, de 11/05/2009 - exatamente os normativos que serviram de supedâneo para a atuação da Agência. De se registrar: todas vigentes e de aplicação *erga omnes* quando da fiscalização em referência.
15. É possível entender pela técnica da exegese sistêmico-integrativa que aquelas resoluções, em especial a Resolução 88/2009 (por descrever especificamente a conduta praticada pelo regulado autuado - *ex vi* art. 3º, inciso IV), se enquadram no escopo da "**legislação complementar**" referida no caput do art. 289 do CBA, uma vez que a partir de 2005 a ANAC se tornou a autoridade de aviação civil.
16. A Lei nº. 11.182/2005, ao criar o órgão regulador, concedeu-lhe competência para regular e fiscalizar os serviços aéreos e a outorga destes serviços, em conformidade, respectivamente, com o inciso X e o XIII, ambos do artigo 8º do citado diploma legal.
17. No exercício da competência fiscalizatória, a ANAC se utiliza do disposto no inciso I do artigo 289 do CBA, o qual lhe confere a possibilidade da aplicação de "multa" como uma das providências administrativas possíveis. O descumprimento aos regulamentos por ela editados (e fiscalizados) é uma dessas hipóteses. Neste espeque, o descumprimento dos preceitos constantes de normatização editada pela ANAC, autoridade de aviação civil, subjuja, nos termos daquele dispositivo, o infrator à sanção de multa ali prevista. Assim, à Autarquia estão asseguradas as respectivas competências de atuação, edição de normas, e fiscalização, insculpidas no art. 8º da sua Lei de criação, Lei 11.182/2005.
18. Neste sentido, uma vez que um dos agentes da ANAC, mediante fiscalização (exercício do *manus* do poder de polícia da agência insculpido também no artigo 8º da Lei 11.182/2005) identifique que determinada empresa deixou de cumprir o estabelecido pelo art. 3º, inciso IV da Resolução ANAC 88/2009, entendemos que está caracterizado o descumprimento à legislação complementar. Portanto, sustentável (e obrigatório nos termos do art. 291 do CBA) a lavratura do auto de infração e subsequente aplicação de multa.

CBA

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

19. Ato contínuo, subteve-se a incidência do artigo 302, inciso III, alínea "u" da mesma lei c/c o art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010 que é o supedâneo concreto para a apenação da empresa. A norma infringida é claro quanto à obrigação de disponibilização dos informativos, por si só, sem fazer qualquer referência a necessidade de prejuízo ao passageiro no caso concreto. Assim, descumprida a norma, a administração está obrigada a aplicar a sanção pertinente por meio de processo administrativo sancionador.

20. Ainda, note-se que a Lei nº 9.784/99 que disciplinou as normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

21. Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão, assim, também devem observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções. Nesse linha de entendimento, a sanção exarada pela primeira instância está em consonância com o entendimento da agência e da Resolução nº 25/2008, que disciplina o processo administrativo no âmbito da ANAC, e define critérios para dosimetria da penalidade aplicada e valores das sanções de natureza pecuniária.

22. Importa registrar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

23. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

24. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

Lei nº 11.182/2005

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

(...)

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

(...)

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

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

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

(...)

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

(...)

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

(...)

25. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, consequentemente, editar normas que regem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

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

27. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

CBA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

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

(...)

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

28. O já citado artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permitia não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e norma complementar, encontra amparo legal nos preceitos

veiculados no inciso I do artigo 289 do CBA.

29. O fato é que a ocorrência se deu em 17/09/2013, quando já vigente a Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

30. Observa-se que a Resolução ANAC nº 25/2008 detalha os valores das multas especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos em seus Anexos I e II, além das infrações da área aeroportuária, especificadas no Anexo III.

31. No tocante à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA ("A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão"), o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis.

32. Desta forma, preconizam os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 20. O valor da multa será expresso em moeda corrente e aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos Anexos I, II e III. (Redação dada pela Resolução nº 58, de 24.10.2008)

§ 1º No caso de grave dano ao serviço ou aos usuários, o valor da multa poderá ser majorado em até 1.000 (mil) vezes o valor máximo estabelecido nas Tabelas constantes dos Anexos I, II e III, considerando a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator, e/ou seus antecedentes. (Incluído pela Resolução nº 253, de 30.10.2012)

§ 2º Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será corrigido pelo Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC, ou outro que venha a substituí-lo. (Parágrafo renumerado pela Resolução nº 253, de 30.10.2012)

Art. 21. Para imposição das penalidades previstas nesta Resolução, será aplicado o CBAer e sua legislação complementar, bem como as demais normas de competência da autoridade da aviação civil.

Capítulo 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, em vigor em 30.3.2014)

§ 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.

33. De acordo com os referidos dispositivos, resta estabelecido que a dosimetria da sanção deve ter início no termo médio, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

34. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitam compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei n.º 11.182/2005.

35. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA, diante do descumprimento legal, ao infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos, estando em consonância com as condutas, penalidades e valores de sanção disciplinados na Resolução ANAC nº 25. Portanto, a sanção imposta à recorrente no feito tem base legal, afastando, por sua vez, a alegação da interessada de afronta aos princípios da razoabilidade e legalidade.

36. Isto posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo AI.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

38. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("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, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

39. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

40. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("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 nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

41. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI 2105054) ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação, como já que destacado em primeira instância.

42. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

43. Dada a presença de circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época do fato, para a hipótese em tela – COD, ICC, letra u, da Tabela de Infrações III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS - P. JURÍDICA - do Anexo II, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

44. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 4.000 (quatro mil reais), patamar mínimo, temos que apontar sua regularidade.

CONCLUSÃO

45. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a COMPANIA PANAMENA DE AVIACION S.A - COPA AIRLINES, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Aeroporto	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00068.002975/2015-82	656928165	1029/2015	Aeroporto Internacional Salgado Filho - SBPA	26/04/2015	Deixar de disponibilizar, nas zonas despacho de passageiros (check-in) e nas áreas embarque, informativos claros e acessíveis conforme o art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010	art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c o art. 18, § 3º, da Res. ANAC n. 141, de 09/03/2010	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

46. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

47. **Submete-se ao crivo do decisor.**

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO
Técnico em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1624880

Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 14/08/2018, às 18:16, 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 2114364 e o código CRC 194DA7D7.