



VOTO

PROCESSO: 00065.013742/2018-88

INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO_MAIUSCULAS@

SESSÃO DE JULGAMENTO DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

AINI: 003986/2018

Data da Lavratura: 18/03/2018

Crédito de Multa (nº SIGEC): 664.742/18-1

Infração: *Deixar de reparar a avaria, quando possível, no prazo de sete dias contados da data do protesto .*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o inciso I do §5º do artigo 32 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em fase da empresa **AMERICAN AIRLINES INC.**, CNPJ nº. 36.212.637/00001-99, por descumprimento da alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o inciso I do §5º do artigo 32 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016, cujo Auto de Infração nº. 003986/2018 foi lavrado, em 18/03/2018 (SEI! 1627300), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 003986/2018 (SEI! 1627300)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 04.0000400.0052

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Deixar de reparar a avaria, quando possível, no prazo de sete dias contados da data do protesto .

HISTÓRICO: A empresa deixou de reparar a bagagem do passageiro Hendrick Rocha dentro do prazo de 7 dias. O protesto foi registrado em 13/01/2018 e até o dia 23/01/2018 o reparo não havia sido providenciado.

CAPITULAÇÃO: Inciso I do paragrafo 5 do artigo 32 do(a) Resolução 400 de 13/12/2016 c/c Alinea u do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986.

DADOS COMPLEMENTARES:

Aeroporto de destino: SBCF

Data do protesto: 13/01/2018 - Data da Ocorrência: 21/01/2018 - Nome do passageiro: Hendrick Rocha

(...)

Em Relatório de Fiscalização nº. 9/CNF/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2018, datado de 01/03/2018 (SEI! 1464440), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 9/CNF/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2018 (SEI! 1464440)

(...)

DESCRIÇÃO:

Em 18 de janeiro de 2018, o senhor Hendrick Rocha registrou, através do atendimento eletrônico da ANAC, uma reclamação contra a empresa American Airlines, em razão de avaria em sua bagagem. A reclamação foi protocolada no Sistema STELLA sob o número 20180005560 (SEI 1464440).

O passageiro relatou que no dia 13/01/2018, voltando de Miami (EUA) para Belo Horizonte teve sua mala danificada. Relata também que procurou a empresa e registrou sua reclamação (fotos da bagagem no aeroporto em anexo: SEI 1464478) . Porém, mais tarde, no mesmo dia 13/01, a empresa entrou em contato e informou que não iria proceder com o conserto da avaria na bagagem. Abaixo, o relato do passageiro:

"No dia 12.01.18 fui passageiro da American Airlines dos voos Los Angeles (EUA) para Miami (EUA), de número AA 01024 e Miami (EUA) para Belo Horizonte (Brasil), de número AA 991 e na chegada ao Brasil me deparei com minha mala rasgada em alguns pontos e sem fecho de um dos compartimentos frontais, conforme as fotos em anexo. Formulei a reclamação diretamente no Aeroporto no dia 13.01.18 (logo após desembarque). A empresa área me ligou no dia 13.01.18 mais tarde informando que não iria ressarcir os danos causados à minha mala. "

A Empresa, em sua resposta apresentada no STELLA em 23/01/2018, não apresenta qualquer justificativa quanto à negativa ao pedido do passageiro. Apenas solicita que o passageiro preencha um formulário e reenvie as fotos da bagagem danificada. Ou seja: 10 dias depois, quando já deveria ter providenciado o conserto ou substituído a bagagem avariada, a empresa solicita ao passageiro que este preencha um formulário e reenvie as fotos para analisar a reclamação apresentada no dia 13/01/2018. Abaixo o registrado no STELLA:

"Prezado Sr. Hendrik Rocha, boa tarde, Em atenção a sua mensagem, solicitamos a gentileza de preencher o formulário (PPQ) anexo e enviar as fotos e com as cópias dos documentos exigidos, para o e-mail: central.baggage@aa.com para que seja analisado pelo departamento de bagagem."

(...)

III – DA DECISÃO DO INSPAC

Considerando que a Empresa Aérea, passados 10 dias da reclamação do passageiro, não providenciou o reparo da avaria ou substituição da bagagem;

Sugiro a emissão de Auto de Infração com fundamento no §5º do artigo 32, da Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016, combinado com o artigo 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565/84.

(...)

A fiscalização, ainda, apresenta documentos comprobatórios, conforme listados abaixo:

- a) Sistema STELLA - Manifestação do passageiro, datada de 18/01/2018 (SEI! 1464260);
- b) Fotos da bagagem avariada (SEI! 1464478); e
- c) Cópia do Auto de Infração (SEI! 1627302).

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/04/2018 (SEI! 1764728), apresenta a sua defesa, em 24/04/2018 (SEI! 1754760), oportunidade em que alega que: (i) "[de] de acordo com o relato do passageiro, a American recebeu o protesto pela avaria no dia 13 de janeiro de 2018, e na mesma data reportou que a avaria em questão não seria reparada"; (ii) "[em] sua resposta registrada no STELLA, em 23 de janeiro de 2018, a American, mesmo já tendo cumprido sua obrigação e reportado ao passageiro que os danos à bagagem não seriam reparados, primando pela qualidade no atendimento de seus clientes, solicitou que o passageiro enviasse um formulário sobre a bagagem com as fotos da avaria; (iii) "[...] atuou expressamente de acordo com as normas nacionais e internacionais relacionadas ao transporte de bagagens"; (iv) "[...] recebeu o protesto

do passageiro, analisou detalhadamente os danos identificados na bagagem e, ao final do processo, comunicou ao passageiro que os danos estariam relacionados ao desgaste decorrente do uso, e que, portanto, não se enquadrariam como avaria reparável"; (v) "[no] próprio relatório de contribuições à consulta pública que resultou na edição da Resolução nº 400/2016, a ANAC admite *que a sistemática mantida para a Resolução buscou harmonizar as regras internas com as normas internacionais vigentes: "Em vista da convergência às normas internacionais que se quer imprimir no assunto, cumpre que sejam seguidos os passos da Convenção de Montreal, que atualizou a Convenção de Varsóvia, para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo InternacionaF' (grifos nossos)";* (vi) "[...] tanto a Convenção de Montreal, quanto a Resolução nº 400/2016, não especificam exatamente quais danos deveriam ou não ser reparados pelo transportador." (vii) "[a] própria ANAC, no relatório de contribuições à consulta pública que resultou na edição da Resolução nº 400/2016, buscando evitar o tipo de situação observada no caso em tela, estabeleceu [uma] interpretação para a avaliação de avarias em bagagens" (viii) "[a] intenção inicial da ANAC era que a Resolução nº 400/2016 estabelecesse especificamente que os meros desgastes estariam excluídos do conceito de avaria"; (ix) "[a] própria Agência, em sua interpretação desta matéria, entende que meros desgastes decorrentes dos sucessivos transportes não devem ser classificados como avaria"; (x) "[...] analisando as fotos da bagagem presentes nos autos, constata-se claramente que as supostas avarias decorrem do desgaste decorrente do uso, não afetando de forma alguma "o invólucro e a utilidade da bagagem (sobretudo puxadores e rodinhas)"; (xi) "[os] danos estão todos relacionados às costuras da bagagem, que podem eventualmente ter sido ocasionados pela utilização incorreta por parte do próprio passageiro, ao transportar itens com peso superior ao recomendável pela fabricante da bagagem; (xii) "[se] a interpretação da ANAC fosse no sentido de que toda e qualquer avaria protestada deveria ser automaticamente reparada, ou a bagagem substituída, isso geraria um cenário em que nenhum passageiro precisaria comprar novas bagagens, uma vez que bastaria viajar com a bagagem danificada (em decorrência do uso) e ao final do transporte apresentar o protesto para automaticamente ter sua bagagem reparada ou substituída pela companhia aérea"; (xiii) "[a] autoridade responsável pela regulação do transporte aéreo nos Estados Unidos da América - DOT (*Department of Transportation*) - ao analisar a questão das avarias em bagagens, á luz dos dispositivos das Convenções Internacionais, expediu uma orientação específica sobre o tema, [...]"; (xiv) o entendimento é pacífico no sentido de que desgastes decorrentes do uso (*fair wear and tear*) não devem ser enquadrados no conceito de avaria a ser reparada pelas companhias aéreas; (xv) "[a] ANAC é plenamente autorizada para atuar na regulação e fiscalização do transporte aéreo, no entanto, não cabe à ANAC, em sua esfera de atuação, fazer juízo de valor sobre a decisão da companhia aérea com relação à classificação do dano causado à bagagem". (xvi) "[com] relação à resposta enviada pela American ao passageiro no Sistema STELLA, este fato não altera em nada a correção da conduta da companhia"; (xvii) "[...] não estaria obrigada a realizar nenhum tipo de reparo"; (xviii) "[...] requer o arquivamento do presente processo administrativo"; (xix) "[a] aplicação de penalidade que em seu valor médio totalizaria R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), apenas e tão somente pela suposta falta de reparo de bagagem avariada, afronta flagrantemente os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, [...]"; (xx) "[se] houvesse avaria a reparar, [...] o valor da multa estabelecido pela ANAC é completamente desproporcional se comparado ao valor de qualquer bagagem nova; (xxi) "[seria] proporcional e razoável, seria criar uma tabela com valores de multas variáveis para cada uma das infrações previstas na Resolução nº 400/2016"; (xxii) "[de] acordo com o Princípio da Proporcionalidade, exige-se que as medidas adotadas pelo Poder Público se mostrem aptas a atingir os objetivos pretendidos; impõe também a verificação de inexistência de meio menos gravoso para atendimento dos fins visados e, por fim, a ponderação entre o ônus imposto e o benefício trazido, para constatar se é justificável a interferência na esfera dos direitos dos cidadãos"; e (xxiii) "[considerando] não ter ocorrido nenhuma infração no caso em tela e em atenção aos princípios basilares do Direito Administrativo, requer-se o arquivamento do presente processo administrativo.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 24/07/2018 (SEI! 2043182), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o inciso I do §5º do artigo 32 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08) e, também, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no

patamar médio previsto na norma, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 25/07/2018 (SEI! 2052479), a qual foi recebida pela interessada, oportunidade em que apresenta o seu recurso, em 10/08/2018 (SEI! 2112187), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que: (i) reitera os argumentos apresenta dos *em sede de defesa* (SEI! 1754760); (ii) "[na] decisão ora combatida o julgador se limita a mencionar a definição no dicionário para a palavra invólucro, ignorando completamente a questão de que os supostos danos também deveriam afetar a utilidade da bagagem"; (iii) "[...] não podendo a companhia responder pelo mero desgaste de uma bagagem"; (iv) "[...] , o julgador novamente confunde danos à bagagem com desgaste decorrente do uso. Ressalvas devem se aplicar a eventuais danos indenizáveis, não há justificativa para realizar ressalva para uma mala que aparenta ser antiga ou que possivelmente poderia vir a ter algum problema pelo uso excessivo."; (v) "[...] ao se referir à etiqueta incluída pela companhia aérea Virgin Austrália, a American destacou expressamente que a bagagem havia sido classificada como pesada em outra viagem realizada pelo passageiro"; (vi) "Caso o passageiro não esteja de acordo com a análise da companhia aérea, estará plenamente apto a buscar seus direitos perante os tribunais brasileiros, já que estamos diante de matéria de responsabilidade civil e não de direito administrativo a ser decidido pela ANAC"; (vii) "[...] quanto à distinção entre dano e desgaste, que foi objeto de juízo de valor pela ANAC, verifica-se que a jurisprudência corrobora com a interpretação da American, [...]"; (viii) "[...] não há dano na bagagem de acordo com a análise realizada pela American, respaldada em critérios de razoabilidade, de acordo com a interpretação das cortes brasileiras e com base na visão dos responsáveis pela Resolução nº 400/16"; (ix) afronta aos princípios da *proporcionalidade* e da *razoabilidade*.

Em 23/10/2018, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 2354861), sendo atribuído a este Relator em 14/02/2019, às 12h24min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 003986/2018, de 18/03/2018 (SEI! 1627300);
- Relatório de Fiscalização nº. 9/CNF/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2018, datado de 01/03/2018 (SEI! 1464440);
- Sistema STELLA - Manifestação do passageiro, datada de 18/01/2018 (SEI! 1464260);
- Fotos da bagagem avariada (SEI! 1464478);
- Cópia do Auto de Infração (SEI! 1627302);
- Aviso de Recebimento - AR, de 04/04/2018 (SEI! 1764728);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 24/07/2018 (SEI! 2043182);
- SIS_NOTIFICACAO - NPI 2052479/2018/GTAA/SFI/ANAC, de 25/07/2018 (SEI! 2052479);
- Pedido de Vista (SEI! 2083156);
- Despacho COJUG, de 07/08/2018 (SEI! 2089431);
- Despacho ASJIN, de 07/08/2018 (SEI! 2095957);
- Recurso da empresa interessada, de 10/08/2018 (SEI! 2112187); e
- Despacho ASJIN, de 23/10/2018 (SEI! 2354861).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

Da Regularidade Processual:

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/04/2018 (SEI! 1764728), apresenta a sua defesa, em 24/04/2018 (SEI! 1754760). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 24/07/2018 (SEI! 2043182), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o inciso I do §5º do artigo 32 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016, aplicando, sem a existência quaisquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08) e, também, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais). *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 25/07/2018 (SEI! 2052479), a qual foi recebida pela interessada, oportunidade em que apresenta o seu recurso, em 10/08/2018 (SEI! 2112187). Em 23/10/2018, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 2354861), sendo atribuído a este Relator em 14/02/2019, às 12h24min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses da empresa interessada, estando, assim, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Deixar de reparar a avaria, quando possível, no prazo de sete dias contados da data do protesto .

A empresa interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, deixar de reparar a avaria, quando possível, no prazo de sete dias contados da data do protesto*, contrariando a alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o inciso I do §5º do artigo 32 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016, com a seguinte descrição, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 003986/2018 (SEI! 1627300)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 04.0000400.0052

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Deixar de reparar a avaria, quando possível, no prazo de sete dias contados da data do protesto .

HISTÓRICO: A empresa deixou de reparar a bagagem do passageiro Hendrick Rocha dentro do prazo de 7 dias. O protesto foi registrado em 13/01/2018 e até o dia 23/01/2018 o reparo não havia sido providenciado.

CAPITULAÇÃO: Inciso I do paragrafo 5 do artigo 32 do(a) Resolução 400 de 13/12/2016 c/c Alínea u do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986.

DADOS COMPLEMENTARES:

Aeroporto de destino: SBCF

Data do protesto: 13/01/2018 - Data da Ocorrência: 21/01/2018 - Nome do passageiro: Hendrick Rocha

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

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 que dispõem sobre**

serviços aéreos;

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o o inciso I do §5º do artigo 32 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

Resolução ANAC nº 400/16

CAPÍTULO III - DAS OBRIGAÇÕES POSTERIORES À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 32. O recebimento da bagagem despachada, sem protesto por parte do passageiro, constituirá presunção de que foi entregue em bom estado.

§ 1º Constatado o extravio da bagagem, o passageiro deverá, de imediato, realizar o protesto junto ao transportador.

§ 2º O transportador deverá restituir a bagagem extraviada, no local indicado pelo passageiro, observando os seguintes prazos:

I - em até 7 (sete) dias, no caso de voo doméstico; ou

II - em até 21 (vinte e um) dias, no caso do voo internacional.

§ 3º Caso a bagagem não seja localizada nos prazos dispostos no § 2º deste artigo, o transportador deverá indenizar o passageiro em até 7 (sete) dias.

§ 4º Nos casos em que o passageiro constate a violação do conteúdo da bagagem ou sua avaria, deverá realizar o protesto junto ao transportador em até 7 (sete) dias do seu recebimento.

§ 5º O transportador deverá, no prazo de 7 (sete) dias contados da data do protesto, adotar uma das seguintes providências, conforme o caso:

I - reparar a avaria, quando possível;

II - substituir a bagagem avariada por outra equivalente;

III - indenizar o passageiro no caso de violação

Art. 33. No caso de extravio de bagagem, será devido o ressarcimento de eventuais despesas ao passageiro que se encontrar fora do seu domicílio.

§ 1º O ressarcimento de despesas deverá ser realizado em até 7 (sete) dias contados da apresentação dos comprovantes das despesas.

§ 2º As regras contratuais deverão estabelecer a forma e os limites diários do ressarcimento.

§ 3º Caso a bagagem não seja encontrada:

I - o ressarcimento de despesas poderá ser deduzido dos valores pagos a título de indenização final, observados os limites previstos no art. 17 desta Resolução.

II - o transportador deverá restituir ao passageiro os valores adicionais eventualmente pagos pelo transporte da bagagem.

§ 4º O transportador poderá oferecer créditos para aquisição de passagens e serviços a título de ressarcimento, a critério do passageiro.

Art. 34. Eventuais danos causados a item frágil despachado poderão deixar de ser indenizados pelo transportador, nos termos estipulados no contrato de transporte.

(sem grifos no original)

Como se pode observar, a Resolução ANAC nº 400, de 13/12/2016, a qual dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo, em seu inciso I do §5º do art. 32, estabelece que "o transportador deverá, no prazo de 7 (sete) dias contados da data do protesto, reparar a avaria, quando possível", o que no caso em tela não ocorreu.

Ao se relacionar os fatos concretos, estes descritos no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo atuado.

4. **DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Fiscalização nº. 9/CNF/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2018, datado de 01/03/2018 (SEI! 1464440), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 9/CNF/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2018 (SEI! 1464440)

(...)

DESCRIÇÃO:

Em 18 de janeiro de 2018, o senhor Hendrick Rocha registrou, através do atendimento eletrônico da ANAC, uma reclamação contra a empresa American Airlines, em razão de avaria em sua bagagem. A reclamação foi protocolada no Sistema STELLA sob o número 20180005560 (SEI 1464440).

O passageiro relatou que no dia 13/01/2018, voltando de Miami (EUA) para Belo Horizonte teve sua mala danificada. Relata também que procurou a empresa e registrou sua reclamação (fotos da bagagem no aeroporto em anexo: SEI 1464478) . Porém, mais tarde, no mesmo dia 13/01, a empresa entrou em contato e informou que não iria proceder com o conserto da avaria na bagagem. Abaixo, o relato do passageiro:

"No dia 12.01.18 fui passageiro da American Airlines dos voos Los Angeles (EUA) para Miami (EUA), de número AA 01024 e Miami (EUA) para Belo Horizonte (Brasil), de número AA 991 e na chegada ao Brasil me deparei com minha mala rasgada em alguns pontos e sem fecho de um dos compartimentos frontais, conforme as fotos em anexo. Formulei a reclamação diretamente no Aeroporto no dia 13.01.18 (logo após desembarque). A empresa área me ligou no dia 13.01.18 mais tarde informando que não iria ressarcir os danos causados à minha mala. "

A Empresa, em sua resposta apresentada no STELLA em 23/01/2018, não apresenta qualquer justificativa quanto à negativa ao pedido do passageiro. Apenas solicita que o passageiro preencha um formulário e reenvie as fotos da bagagem danificada. Ou seja: 10 dias depois, quando já deveria ter providenciado o conserto ou substituído a bagagem avariada, a empresa solicita ao passageiro que este preencha um formulário e reenvie as fotos para analisar a reclamação apresentada no dia 13/01/2018. Abaixo o registrado no STELLA:

"Prezado Sr. Hendrik Rocha, boa tarde, Em atenção a sua mensagem, solicitamos a gentileza de preencher o formulário (PPQ) anexo e enviar as fotos e com as cópias dos documentos exigidos, para o e-mail: central.baggage@aa.com para que seja analisado pelo departamento de bagagem."

(...)

III – DA DECISÃO DO INSPAC

Considerando que a Empresa Aérea, passados 10 dias da reclamação do passageiro, não providenciou o reparo da avaria ou substituição da bagagem;

Sugiro a emissão de Auto de Infração com fundamento no §5º do artigo 32, da Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016, combinado com o artigo 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565/84.

(...)

Observa-se, *então*, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade com o disposto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o inciso I do §5º do artigo 32 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016.

5. **DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 04/04/2018 (SEI! 1764728), apresenta a sua defesa, em 24/04/2018 (SEI! 1754760), oportunidade em que faz suas alegações.

Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada em sede de defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. *Nesse momento*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este Relator afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 24/07/2018 (SEI! 2043182), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 2043182)

(...)

1. Defesa

(...)

Os argumentos da empresa **não** merecem prosperar.

De início, é importante frisar que no contrato de transporte de bagagem, “*a execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem*”, conforme art. 234, § 1º, da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). O passageiro deixou sua bagagem sob os cuidados da empresa, sendo desta a responsabilidade por todo e qualquer dano ocorrido no período em que esteve de posse do bem, ou seja, durante a execução do contrato. A referida Lei traz, *in verbis*:

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro. [grifos nossos]

Percebe-se que a norma não traz limite mínimo para o dano pelo qual a empresa teria de se responsabilizar. Logo, havendo dano durante a execução do contrato, a empresa deve se responsabilizar. Se a avaria fosse decorrente de desgaste decorrente do uso ou de responsabilidade do próprio passageiro, como afirma a autuada, já estaria com o dano antes do início do contrato, mas a defesa não traz aos autos elemento capaz de comprovar ter sido este o caso. A Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

Quanto à alegação de que as normas sobre o assunto não especificam exatamente quais danos deveriam ou não ser reparados pelo transportador, não se trata de falha na legislação, mas sim de indicação de que toda avaria causada pelo transportador aéreo é de responsabilidade dele, independentemente da natureza dos danos, conforme traz enunciado da Junta Recursal desta Agência:

ENUNCIADO Nº 06/JR/ANAC – 2009 TÍTULO: Bagagem despachada – Isenção de responsabilidade do transportador. ENUNCIADO: Recebendo a bagagem despachada, a empresa aérea assume o encargo de devolvê-la ao passageiro no estado em que a recebeu. Qualquer cláusula contratual que impõe ao passageiro a adesão a termo de isenção de responsabilidade, sob pretexto de mercadoria frágil ou mal acondicionada, não pode afastar a responsabilidade administrativa da empresa na aplicação de disposição legal.

Ou seja, é dever da empresa aérea devolver a bagagem exatamente como a recebeu do passageiro. A Resolução 400/2016, sobre avaria de bagagem, traz, *in verbis*:

Art. 32. O recebimento da bagagem despachada, sem protesto por parte do passageiro, constituirá presunção de que foi entregue em bom estado.

[...]

§ 5º O transportador deverá, no prazo de 7 (sete) dias contados da data do protesto, adotar uma das seguintes providências, conforme o caso:

I - reparar a avaria, quando possível;

II - substituir a bagagem avariada por outra equivalente;

III - indenizar o passageiro no caso de violação.

A norma não traz qualquer exceção à regra, ou seja, havendo protesto por parte do passageiro, são somente três as possibilidades de ação que devem ser apresentadas pela empresa: reparar a avaria, substituir a bagagem ou indenizar o passageiro no caso de violação. A única forma de eximir a empresa a partir da manifestação do passageiro seria comprovando que os danos apresentados pelo passageiro já existiam anteriormente à entrega da bagagem à empresa, o que, como já mencionado, não foi feito. A empresa transportadora ao receber a bagagem para despacho deve verificar o estado da mesma, e está em pleno direito de, se constatar que a bagagem já possui um dano preexistente, solicitar que passageiro assine um termo de reconhecimento da avaria antes de despachar a mesma. Sobre o tema, o CBAer traz excludentes de responsabilidade que, apesar de se referirem a cargas, foram estendidas às bagagens pelo legislador por força do §5º do art. 234. Assim, sobre o tema, diz o CBAer:

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

(...)

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

a) natureza ou vício próprio da mercadoria;

b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;

(...)

Como a empresa não demonstrou ser o caso de nenhuma das excludentes de responsabilidade, deveria ter reparado a bagagem do passageiro em 7 dias a contar do protesto. Porém constata-se que, apesar de ter recebido referido protesto, negou-se a fornecer tal reparo por razões que não constam como excludentes na norma. O fato de ter posteriormente solicitado que o passageiro enviasse um formulário sobre a bagagem com as fotos da avaria não exclui sua responsabilidade pela infração neste momento já cometida, uma vez que, além de tal ação ter se dado após o prazo de 7 dias exigido pela norma, não há comprovação de que, após a referida solicitação, a empresa tenha indenizado o passageiro. Ressalta-se que apenas o fato de ter recebido o protesto do passageiro não garante o cumprimento da norma, visto que também é exigido que sejam tomadas as devidas providências para resolução do protesto. Não é alegado em nenhum momento que a empresa não aceitou o protesto do passageiro, o que se questiona é o fato de ela ter recusado reparar sua bagagem.

O cenário de caos que, na visão da empresa, ocorreria, qual seja “*um cenário em que nenhum passageiro precisaria comprar novas bagagens, uma vez que bastaria viajar com a bagagem danificada (em decorrência do uso) e ao final do transporte apresentar o protesto para automaticamente ter sua bagagem reparada ou substituída pela companhia aérea*” não seria possível, uma vez que, além de presumir má-fé dos clientes de voos aéreos, seria facilmente evitado ao adotar o já mencionado procedimento de averiguar o estado da bagagem antes de iniciar o contrato referente a esta, exigindo ateste de ciência dos danos já existentes.

Segundo o Novo Dicionário Aurélio da língua portuguesa, 3ª Edição, invólucro é tudo o que serve para envolver; envoltório; involuntório. É possível identificar nas fotografias anexadas ao processo diversos danos ao invólucro da bagagem do passageiro, sendo que a própria empresa alega haver danos à costura desta. Também é possível verificar que o puxador da mala está danificado. Ou seja, a alegação da empresa de que não houve dano ao invólucro não é cabível. Também não cabe a utilização de artigo (qual seja o 46º) que nunca chegou a vigorar na Resolução ANAC nº 400/2016, até porque não pode a empresa afirmar os motivos que levaram o legislador a retirar tal dispositivo da norma. O fato é que a referida resolução, publicada no Diário Oficial da União de 14 de dezembro de 2016, Seção 1, página 104, não excluiu meros desgastes decorrentes do transporte da responsabilidade da empresa, e, ainda que o fizesse, não seria possível alegar que foi esse o caso, visto que o puxador da mala foi claramente danificado. Ressalta-se que a lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu à ANAC status de autoridade de aviação civil no Brasil, não se subordinando nossa aviação a órgãos reguladores de outros países. Logo a orientação do DOT (Department of Transportation) apresentada pela defesa não pode ser usada no caso em tela sobrepondo-se a normas da ANAC.

A empresa afirma que os danos poderiam ter sido ocasionados pela utilização incorreta por parte do próprio passageiro, ao transportar itens com peso superior ao recomendável pela fabricante da bagagem, mas não é possível afirmar, apenas pelo fato de a mala ser considerada “pesada”, que seu peso seria além do que ela suportaria segundo o fabricante. O que se admitiria é que se a

empresa considerasse que tal peso exigiria cuidados especiais, poderia ter informado tal fato ao usuário, como traz a Resolução 400/2016:

Art. 13. O transporte de bagagem despachada configurará contrato acessório oferecido pelo transportador.

§ 1º A bagagem despachada poderá sofrer restrições, nos termos desta Resolução e de outras normas atinentes à segurança da aviação civil.

[...]

Art. 15. O transportador deverá informar aos usuários quais bagagens serão submetidas a procedimentos especiais de despacho, em razão de suas condições de manuseio ou de suas dimensões.

§ 1º As bagagens que não se enquadrarem nas regras estabelecidas pelo transportador, conforme o caput deste artigo, poderão ser recusadas ou submetidas a contrato de transporte de carga.

Pela norma, é possível verificar que, se fosse o caso de excesso de peso, a empresa poderia ter tomado providências anteriores ao transporte para evitar os danos à bagagem e posteriores inconvenientes. Ao iniciar o contrato referente à bagagem, aceitou-a como lhe foi entregue e dessa forma compromete-se a devolvê-la, mas não foi o que ocorreu, pois a bagagem foi entregue ao passageiro com danos no invólucro e no puxador.

Importante esclarecer que esta Agência não está emitindo juízo de valor, como alega a autuada. Vale dizer, não se está emitindo uma avaliação pessoal e crítica sobre algo ou alguém. Ocorre no momento uma ação de fiscalização, que, segundo a Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento Interno da ANAC), *compreende os processos relacionados a verificação da conformidade de produtos, empresas, processos, serviços ou pessoas que atuam, de forma lícita ou ilícita dentro do Sistema de Aviação Civil, e a respectiva ação da Agência em caso de não conformidade*. Mais especificamente, analisa-se a conformidade do serviço da empresa com a legislação vigente sobre serviços aéreos. A legislação aeronáutica, como já mencionado, traz explicitamente a obrigação de indenizar o passageiro por danos em sua bagagem causados pelo transportador aéreo. Como a empresa não indenizou, infringiu a legislação, surgindo a necessidade de atuação desta agência, não cabendo à defesa questionar tal atuação. Frisa-se que o ato administrativo, neste caso, possui autoexecutoriedade, podendo ser executado independentemente de manifestação do Judiciário, nada impedindo que tal Poder seja também acionado pelo cliente se este assim o desejar.

Quanto ao valor da multa aplicável no caso de descumprimento da norma de capitulação, este foi definido pelo legislador, que ponderou o que seria necessário para proporcionar à multa um caráter educativo. Não é competência desta Gerência Técnica de Análise de Autos de Infração questionar os critérios por ele adotados nem criar uma tabela com valores de multas variáveis para cada uma das infrações previstas na Resolução nº 400/2016, como sugere a defesa. O que se admitiria, a título de dosimetria, seria a aplicação de atenuantes previstos pela Instrução Normativa nº 8, de 6 de junho de 2008, quais sejam:

Art. 58. Para efeitos 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 conseqüências da infração antes de proferida a decisão;

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

Ocorre que a conduta da empresa não se enquadra em nenhuma das possibilidades acima, não restando alternativa a esta Gerência senão determinar o pagamento da multa em seu valor médio, conforme Tabela de “Valores de Multas Decorrentes de Infração À Resolução” do Anexo da Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016.

Diante dos fatos e motivos expostos, conclui-se que as alegações da empresa não possuem o condão para afastar a sanção aplicada à Empresa, eis que caracterizada a infração administrativa, não havendo que se falar em arquivamento do auto de infração.

(...)

(grifos no original)

Após notificação de decisão de primeira instância, datada de 25/07/2018 (SEI! 2052479), a qual foi recebida pela interessada, oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 10/08/2018 (SEI! 2112187), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que:

(i) reitera os argumentos apresenta dos *em sede de defesa* (SEI! 1754760) - A empresa interessada, *em sede recursal*, reitera os seus argumentos de defesa, os quais, *no entanto*, já foram afastados pela decisão de primeira instância (SEI! 2043182) e, *após verificação deste Relator*, não se identificou que os argumentos apresentados pela recorrente foram necessários para demonstrar qualquer tipo de mácula ao processamento ora em curso.

(ii) "[na] decisão ora combatida o julgador se limita a mencionar a definição no dicionário para a palavra invólucro, ignorando completamente a questão de que os supostos danos também deveriam afetar a utilidade da bagagem" - *Como se pode observar acima*, o decisor de primeira instância, *em decisão*, esta datada de 24/07/2018 (SEI! 2043182), apresenta todos os fatos e fundamentos jurídicos necessários para a aplicação da sanção administrativa de multa, não se podendo alegar não ter o órgão decisor afastado, *plenamente*, todos os argumentos apresentados pela empresa, *em sede de defesa* (SEI! 1754760). Observa-se que a decisão de primeira instância afasta todas as alegações da empresa interessada, oportunidade em que, *inclusive*, apresenta outros dispositivos legais e normativos, os quais corroboram a responsabilidade da empresa quanto aos possíveis prejuízos causados durante a execução do contrato de transporte aéreo.

(iii) "[...] não podendo a companhia responder pelo mero desgaste de uma bagagem" - É de responsabilidade do transportador aéreo, durante a execução do contrato de transporte, os danos provenientes do transporte da bagagem do passageiro, conforme se verifica no disposto no art. 260 do CBA, *acima transcrito*. *No caso em tela*, observa-se que a empresa recorrente alega que a bagagem do passageiro possuía desgastes naturais, *segundo ela*, todos provenientes de sua utilização natural, sem, *contudo*, apresentar qualquer indicação de que tenha, *ao receber a bagagem para transporte, ou seja, no momento do check in do passageiro*, tenha, *de alguma forma*, consignado, *expressamente*, tais danos que, *segundo alega*, já eram existentes na bagagem que estava sendo despachada. A bagagem transportada deve ser entregue ao passageiro da mesma forma com que foi recebida no *check in* de embarque, devendo a empresa ser diligente e, *se for o caso*, consignar, *expressamente*, todas as possíveis características e/ou defeitos já existentes na mesma, de forma que, no ato de recebimento da bagagem pelo passageiro, a empresa não seja responsabilizada pelos danos anteriores ao transporte. *No caso em tela*, a empresa transportadora, ao receber a bagagem do passageiro para embarque, não identificou, *ou melhor*, não consignou qualquer observação sobre as condições de que estava recebendo a referida bagagem para embarque, não cabendo esta alegação, *agora*, sem qualquer tipo de prova robusta de que assim ocorreu.

(iv) "[...] , o julgador novamente confunde danos à bagagem com desgaste decorrente do uso. Ressalvas devem se aplicar a eventuais danos indenizáveis, não há justificativa para realizar ressalva para uma mala que aparenta ser antiga ou que possivelmente poderia vir a ter algum problema pelo uso excessivo." - *Nesse sentido*, não se pode concordar com a alegação da empresa recorrente, pois, *como visto nas fotos anexadas ao presente processo* (SEI! 1464478), os danos da bagagem não correspondem, *simplesmente*, a uma "bagagem antiga", *conforme apontado pela empresa*, os quais, *segundo entende*, não justificaria a ausência de qualquer tipo de consignação quanto ao seu estado pelo preposto da empresa no momento de seu recebimento para despacho. *Ora*, pelas fotos apresentadas, *visivelmente*, a bagagem se encontra danificada e, caso os danos já existissem, *conforme alegado pela empresa*, deveriam ter sido identificados e, *de alguma forma*, consignados pelo preposto da empresa, *no momento de seu recebimento para despacho*, de forma que, *assim*, o passageiro estivesse ciente de que a receberia no mesmo estado em que a despachou, *o que no caso em tela não ocorreu*.

(v) "[...] ao se referir à etiqueta incluída pela companhia aérea Virgin Austrália, a American destacou

expressamente que a bagagem havia sido classificada como pesada em outra viagem realizada pelo passageiro" - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois o objeto do presente processo não é quanto ao transporte realizado por terceiros, mas, *sim*, quanto ao contrato de transporte realizado entre o referido passageiro e a empresa recorrente. Não se pode identificar qualquer tipo de relação entre o transporte alegado com terceiros (no caso, a empresa VIRGIN AUSTRÁLIA) e o transporte objeto do presente processo.

(vi) "Caso o passageiro não esteja de acordo com a análise da companhia aérea, estará plenamente apto a buscar seus direitos perante os tribunais brasileiros, já que estamos diante de matéria de responsabilidade civil e não de direito administrativo a ser decidido pela ANAC" - *Sim*, o passageiro pode, *caso assim entenda*, buscar, *junto ao Judiciário*, o ressarcimento de seus prejuízos experimentados pela má execução do contrato de transporte aéreo, o que, *contudo*, não afasta a responsabilização administrativa da empresa quanto ao ato infracional cometido, este de competência da ANAC para a apuração, processamento e aplicação da sanção administrativa, *se for o caso*. Importante ressaltar que as esferas não se misturam, não se podendo construir qualquer relação entre as decisões do órgão regulador competente, *no caso esta ANAC*, com as possíveis decisões perante o Poder Judiciário.

(vii) "[...] quanto à distinção entre dano e desgaste, que foi objeto de juízo de valor pela ANAC, verifica-se que a jurisprudência corrobora com a interpretação da American, [...]" - *Cada caso é um caso*, não se podendo fazer qualquer tipo de comparação com outros casos, mesmo que aparentemente similares, sem que se possa conhecer todos os detalhes e especificidades de cada um dos casos que se queira comparar. *No caso em tela*, deve-se apontar que os danos apresentados à referida bagagem não eram apenas resultantes do desgaste natural, *conforme alegado pela empresa recorrente*, os quais, *caso tivessem sido identificados no momento do recebimento do despacho*, deveriam ter sido consignados pelo preposto da empresa. *Como já apontado acima*, este Relator não pode corroborar com a *tese* apresentada pela empresa recorrente, pois não identificou qualquer prova robusta de que assim ocorreu, bem como, não visualiza qualquer motivo pelo qual o preposto da empresa, ao receber a bagagem, visivelmente avariada, *conforme alega*, no momento do despacho, não tenha consignado tais danos, de forma que, ao devolvê-la ao passageiro no desembarque, viesse a se eximir de sua responsabilidade quanto aos danos já existentes na bagagem transportada.

(viii) "[...] não há dano na bagagem de acordo com a análise realizada pela American, respaldada em critérios de razoabilidade, de acordo com a interpretação das cortes brasileiras e com base na visão dos responsáveis pela Resolução nº 400/16" - *Conforme se pode verificar nas fotos anexada no presente processo* (SEI! 1464478), os danos à bagagem do passageiro são visíveis e, *plenamente*, identificáveis, e, *caso já existissem no momento do despacho*, deveriam ter sido consignadas pela empresa. Não se pode identificar qualquer tipo de justificativa plausível para que o preposto da empresa, *no momento do recebimento da mesma para despacho*, não tenha consignado, *expressamente*, tais danos, de forma que, *ao entregar a bagagem do passageiro em seu destino*, pudesse, *então*, vir a se eximir de sua responsabilização administrativa. Deve-se apontar que a empresa de transporte aéreo deve, *sim*, se responsabilizar pelos danos causados à bagagem, mas desde que, *estritamente*, durante a execução do contrato de transporte aéreo, não sendo responsável pelos danos que, *porventura*, já existam na bagagem. *Sendo assim, salvo engano*, a única forma da empresa se eximir de sua responsabilidade é consignar, *no momento do recebimento da bagagem para despacho*, todos, *repito*, todos os danos e avarias já existentes, de forma que, *então*, ao devolver a bagagem ao passageiro, a mesma esteja nas mesmas condições de seu recebimento.

(ix) afronta aos princípios da *proporcionalidade* e da *razoabilidade*. A alegação de afronta aos princípios da *proporcionalidade* e da *razoabilidade* não pode prosperar, pois, *como visto acima*, todos os atos administrativos se encontram bem fundamentados, não havendo qualquer mácula que possa servir para

anulá-los, bem como, a sanção de multa aplicada se encontra dentro dos valores impostos pela normatização específica. Importante ressaltar que a este Relator, *na qualidade de servidor público em pleno exercício de suas funções administrativas*, não cabe questionar as normas estabelecidas por esta ANAC, *com exceção das manifestamente ilegais, o que não é o caso*.

Sendo assim, deve-se apontar que a interessada, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC n.º 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

Em decisão de primeira instância não foi reconhecida a existência de qualquer condição atenuante, conforme previsto nos incisos do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. n.º 472/18. Ocorre que, *à época dos fatos*, se encontrava vigente a Resolução ANAC. n.º 25/08, a qual, *da mesma forma*, dispunha, em seu inciso III do §1º do artigo 22, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC n.º 25/08

Art. 22. Para efeitos 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. (...)

Pode-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 13/03/2020, às folhas de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 4419740), correspondentes à empresa interessada, observa-se a presença de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância não deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC n.º. 472/18, *hoje vigente*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º. 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC n.º 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§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. (...)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Em sendo assim, observa-se não existir qualquer circunstância atenuante e, também, nenhuma condição agravante, conforme previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme dispostos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Destaca-se que, com base no ANEXO, *pessoa jurídica*, à Resolução ANAC nº 400, de 13/12/2016, incluído pela Resolução ANAC nº 434, de 27/06/2017, o valor da sanção de multa referente à alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA poderá ser imputado em R\$ 20.000,00 (grau mínimo), R\$ 35.000,00 (grau médio) ou R\$ 50.000,00 (grau máximo).

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) (grau médio).

Na medida em que não há a presença de qualquer circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e sem nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 22 d a *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), a sanção de multa deve ser aplicada no *patamar médio* previsto, *ou seja*, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), este correspondente à infração cometida pela empresa interessada.

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade à interessada no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, *em sede recursal*.

8. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida.

É como Voto.

Rio de Janeiro, 25 de junho de 2020.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/06/2020, às 14:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4419749** e o código CRC **C35139DB**.

SEI nº 4419749

ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
PC - PARCELADO

SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO
SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTC

Registro 151 até 266 de 266 registros

➡ Páginas: 1 [2] [Ir] [Reg] []

Tela Inicial Imprimir Exportar Excel



VOTO

PROCESSO: 00065.013742/2018-88

INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES INC.

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do Relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 4419749), apresentado na 511ª Sessão de Julgamento da ASJIN, o qual se manifestou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida.

É como voto.

Rio de Janeiro, 18 de agosto de 2020.

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO

(Especialista em Regulação de Aviação Civil da ANAC - SIAPE 1650801 - Membro Julgador - Portaria ANAC nº 2.752, de 11/08/2017)



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/08/2020, às 09:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4659638** e o código CRC **4BA2394F**.

SEI nº 4659638



VOTO

PROCESSO: 00065.013742/2018-88

INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES INC.

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do Relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 4419749), o qual concluiu por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração descrita como "*Deixar de reparar a avaria, quando possível, no prazo de sete dias contados da data do protesto .*"

É como voto.

Rio de Janeiro, 18 de agosto de 2020.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal - RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 18/08/2020, às 09:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4663520** e o código CRC **FBBD0978**.

SEI nº 4663520



CERTIDÃO

Brasília, 18 de agosto de 2020

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA **511ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN**

Processo: 00065.013742/2018-88

Interessado: AMERICAN AIRLINES INC.

Auto de Infração: 003986/2018

Crédito de multa: 664.742/18-1

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751/2017 e nº 1.518/2018 - Presidente da Sessão Recursal
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - Relator
- Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801 - Portaria ANAC nº 2.752, de 11/08/2017 - Membro Julgador

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 **unanimidade**, decidiu por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração descrita como "*Deixar de reparar a avaria, quando possível, no prazo de sete dias contados da data do protesto* ", nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/08/2020, às 16:41, 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 **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/08/2020, às 17:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/08/2020, às 18:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4673213** e o código CRC **CE439885**.

Referência: Processo nº 00065.013742/2018-88

SEI nº 4673213