

VOTO
PROCESSO: 00065.042048/2018-78
INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES INC.

Brasília, 29 de abril de 2020.

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
00065.042048/2018-78	670618205	005669/2018	AMERICAN AIRLINES	01/07/2018	09/08/2018	16/08/2018	10/09/2018	05/08/2020	09/09/2020	R\$ 50.908,11	18/09/2020	24/09/2020

Enquadramento: Artigo 12 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 informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

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

INTRODUÇÃO
HISTÓRICO

1. **Do auto de Infração:** A empresa American Airlines deixou de informar o cancelamento do voo 992 de 01/07/2018, com antecedência mínima de 72 horas, aos passageiros Daniel Silva Carneiro, e Ivamar Pereira Chaves Carneiro, que possuíam reserva no voo.

2. **Do Relatório de Fiscalização:**

3. No dia 01 de julho de 2017 o passageiro Daniel Silva Carneiro compareceu a este Núcleo Regional de Aviação Civil de Confins/MG (NURAC-CNF) para registrar a manifestação 20180052672 (SEI 1981313):

"ATENDIMENTO CNF – No dia 01 de julho de 2018, às 17:43h, compareceu a este atendimento presencial o passageiro Daniel Silva Carneiro, o mesmo viajava junto com sua esposa Ivamar Pereira Chaves Carneiro, estavam com reservas no voo American Airlines - 992, para a data de hoje, sendo a origem Confins e destino final Newark (NJ), previsto para partida às 21:15h, pelo localizador MGACTR. Relatam que chegaram ao aeroporto por volta das 17h e logo se dirigiram ao balcão de check in da Cia. onde não encontraram nenhuma movimentação ou funcionários da empresa, estranharam o fato e então buscaram informações junto ao balcão de informações do aeroporto e foram informados de que o referido voo não opera mais na data no dia de hoje. A situação está gerando vários transtornos e desgastes aos reclamantes que não residem na origem e tem compromisso importantes no destino final com o trabalho. Até o momento não tem nenhuma posição sobre a remarcação de sua reserva, assim como, não receberam nenhum aviso prévio sobre qualquer alteração no trecho. Foram orientados a manifestar-se também no site do consumidor.gov. (MLM)"

4. A empresa registrou a seguinte resposta no sistema STELLA (SEI 2023281):

*"...
Esclarecemos que a American Airlines anunciou algumas mudanças na malha aérea, especificamente para rotas ao Brasil. A American Airlines avalia sua malha aérea e realiza estudos aprofundados, que incluem desempenho de mercado e cenário competitivo, para garantir o melhor aproveitamento de sua frota.
Após análise em nossos registros, identificamos que o bilhete foi adquirido através de agência de viagens, sendo essa a responsável em notificar os passageiros de quaisquer alterações no itinerário, pois a mesma é notificada via sistema interno.
Identificamos que a recomendação foi feita no próximo voo disponível, no dia seguinte pela manhã.
..."*

5. Haja vista que a alteração do voo foi programada e que os passageiros não foram informados do cancelamento pela empresa ou seus prepostos, sugere-se a lavratura de auto de infração, capitulando-se a conduta nas disposições normativas a seguir:

Artigo 302, inciso III, alínea "u", da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, combinado com o art. 12º da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016.

DA DEFESA PRÉVIA

6. Em sua **Defesa Prévia** a empresa alega que no caso em tela, estamos diante de bilhete adquirido nos Estados Unidos da América, para serviços que serão executados a partir do território estrangeiro. A suposta infração em não comunicar a alteração do voo com 72 (setenta e duas) horas de antecedência, caso tivesse ocorrido, o que admite-se apenas à título de argumentação, teria se efetivado nos Estados Unidos da América, onde ocorreu a comercialização e onde o passageiro informou seus dados de contato.

7. E que sendo assim, sob pena de violação do princípio de territorialidade, não pode a ANAC aplicar penalidade pela suposta não comunicação da alteração de um voo, em um bilhete adquirido nos Estados Unidos da América, para serviços que serão executados a partir do território estrangeiro. A apreciação do caso concreto compete única e exclusivamente ao órgão regulador da aviação civil nos Estados Unidos da América (FAA).

8. Ainda que a Nota Técnica nº 5(SEI)/2017/GCON/SAS, emitida pela ANAC, trouxe que "a norma se restringe aos serviços prestados no território nacional, bem como aos fatos ocorridos no Brasil, notoriamente em relação às obrisações decorrentes de atrasos, cancelamentos, preterição, ainda que se trate de conexão internacional".

9. Porém, verifica-se que os argumentos apresentados pela empresa não merecem prosperar, uma vez que a Nota Técnica é claríssima ao pontuar que "a norma se restringe (...) aos fatos ocorridos no Brasil (...) ainda que se trate de conexão internacional".

10. Portanto, independentemente do local de compra do bilhete de passagens, a norma

brasileira será aplicável sempre que os fatos ocorrerem em território nacional. No caso em tela, verifica-se que os fatos ocorreram em território nacional.

11. Note-se que o voo partiria do Aeroporto de Confins no dia 01/07/2018; o serviço de embarque dos passageiros deveria ser prestado no citado aeroporto; foi a este aeroporto que os passageiros se apresentaram para embarque e constataram a falha da empresa em informá-los sobre o cancelamento programado do voo que haviam contratado.

12. Assim sendo, fica claro que os fatos ocorreram em território nacional e, conseqüentemente, a eles aplica-se a legislação brasileira.

13. Também foi alegado pela empresa em sua defesa:

14. que no caso em tela, em decorrência de ajustes em sua malha aérea, a American teve que realizar o cancelamento do voo AA992 previsto para o dia 1º de julho de 2018. Observando as diretrizes previstas na Resolução nº 400/16, a American informou seus passageiros sobre a modificação ocorrida por todos os meios disponíveis.

15. que no caso das passagens relacionadas ao presente caso, a companhia não possui em seus arquivos os dados de contato dos passageiros, razão pela qual o cancelamento foi devidamente informado à agência.

16. que de acordo com as informações disponíveis no sistema da American, em decorrência do cancelamento, a agência de viagens no dia de fevereiro de 2018 ajustou a rota a ser percorrida pelos passageiros. No entanto, a companhia não possui confirmação se tal modificação foi devidamente comunicada aos passageiros.

17. que considerando a impossibilidade de a American comunicar passageiros que ela sequer possuía os dados de contato, a companhia comunicou de imediato as alterações à agência de viagem, via sistema de reservas, ficando a cargo da mesma transmitir as informações aos passageiros. - que no caso em tela, por tratar-se de agência nos Estados Unidos da América, a comunicação deve ter sido realizada em observância às normativas da FAA, já que como disposto acima, as regras da Resolução nº400/16 são inaplicáveis.

18. No entanto, a mesma Nota Técnica citada pela empresa em sua defesa, ao esclarecer o Artigo 12 da Resolução 400/2016 trouxe que "o prestador tem o dever ativo de deter meios para informar seus clientes a respeito de eventual falha no serviço.

19. Isso porque, apesar do entendimento de que mudanças programadas possam fazer parte da dinâmica do transporte aéreo, o dever de informar previsto no CDC e incorporado à Resolução nº 400 é de responsabilidade do fornecedor".

20. Assim sendo, cabe à empresa munir-se de todos os meios necessários para garantir que todos os seus usuários sejam devidamente informados sobre as alterações ocorridas em seu contrato de transporte.

21. Por fim, a empresa também arguiu:

22. que é importante esclarecer que diante do cancelamento de seu voo, mesmo diante da inaplicabilidade da Resolução nº 400/16, a American reacomudou os passageiros imediatamente para a data seguinte.

23. Porém, é imperioso esclarecer que a reacomodação do passageiro em outro voo constitui-se em obrigação autônoma que deve ser observada pela empresa. Ou seja, nos casos em que o passageiro não for informado com a devida antecedência a empresa deverá ser penalizada pelo cometimento da infração.

24. Contudo, caso a empresa também se escuse de sua obrigação de reacomodar o passageiro ser-lhe-á aplicada outra penalidade pelo cometimento de uma infração autônoma.

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

25. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações da atuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 50.908,11 (cinquenta mil reais, novecentos e oito reais e onze centavos)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 36 da Resolução nº 472/2018 e s artigos 37-A e 37-B, introduzidos pela Resolução nº 566/20.

DO RECURSO

26. Em sede Recursal, alega que ao contrário do afirmado por esta R. Agência na decisão ora combatida, a Resolução 400/2016 não é aplicável ao caso concreto.

27. Isso porque, como já demonstrado nestes autos, os bilhetes adquiridos pelos passageiros indicados no auto de infração foram expedidos pela agência de viagens registrada junto a IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) sob o número 31500630.

28. Referida agência atua sob o nome comercial de BACC Travel e está localizada em Nova Iorque, mais especificamente na 16 West 46th Street, na ilha de Manhattan, Estados Unidos da América.

29. Além disso, conforme consta do Relatório de Fiscalização lavrado por esta R. Agência, o próprio passageiro afirma em seu relato que não reside no Brasil e que teria compromissos importantes com o seu trabalho no destino final.

30. Diante do acima exposto, é evidente que trata-se de passagem aérea adquirida por passageiros residentes nos Estados Unidos, emitida por agência de viagens sediada no mesmo país, tendo a viagem início e destino final nos Estados Unidos, mais precisamente no Aeroporto Internacional de Newark, Estado de Nova Jérsei (EWR – MIA – CNF – MIA – EWR).

31. Portanto, o presente caso claramente tem como objeto um contrato de transporte celebrado no exterior e, desta feita, não deve ser regido pela legislação nacional, nos termos do artigo 9º do Decreto-Lei 4657/42, consubstanciado na Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, verbis:

Art. 9o Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem.

32. Logo, considerando-se que os contratos de transporte dos passageiros Daniel Silva Carneiro e Ivamar Pereira Chaves Carneiro foram celebrados no exterior, esses são regidos pela legislação norte-americana e não pela legislação brasileira.

33. Este fato, por si só, já seria suficiente para evidenciar a inaplicabilidade da Resolução 400/2016 ao caso concreto.

34. Ainda, a suposta infração imputada à American, que consiste em não comunicar a alteração do voo com 72 (setenta e duas) horas de antecedência, caso tivesse ocorrido, o que admite-se apenas a título de argumentação, também teria se efetivado nos Estados Unidos da América, repita-se: local de residência dos passageiros, onde ocorreu a efetiva comercialização dos bilhetes aéreos e onde os passageiros informaram seus dados de contato.

35. Importante ressaltar também que a obrigação indicada no parágrafo 19 acima trata-se,

indubitavelmente, de obrigação decorrente do processo de comercialização do bilhete e, portanto, atinente à fase anterior à execução do contrato de transporte.

36. Tanto o é que referida obrigação está disposta no artigo 12 da Resolução 400/2016, que faz parte do CAPÍTULO I da norma, cujo título é: DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO.

37. Nesta esteira, a própria Resolução 400/2016, em seu artigo 5º, § 1º determina expressamente que as regras de mencionada norma serão aplicáveis somente ao processo de comercialização realizado no Brasil ou per meio eletrônico direcionado ao mercado brasileiro, o que definitivamente não é o caso dos autos, como já demonstrado:

38. Art. 5º No processo de comercialização da passagem aérea, a partir da escolha da origem, do destino, da data da viagem e antes de ser efetuado o pagamento pelos seus serviços, o transportador deverá prestar as seguintes informações ao usuário:

I - valor total da passagem aérea a ser pago em moeda nacional, com discriminação de todos os itens previstos no art. 4º, § 1º, desta Resolução;

II - regras de não apresentação para o embarque (no-show), remarcação e reembolso, com suas eventuais multas;

III - tempo de conexão e eventual troca de aeroportos; e

IV - regras e valores do transporte de bagagem.

§ 1º Para os fins desta Resolução, considera-se processo de comercialização aquele realizado no território nacional **ou por meio eletrônico direcionado ao mercado brasileiro**.

§ 2º É vedada qualquer cobrança por serviço ou produto opcional que não tenha sido solicitado ativamente pelo usuário (regra opt-in).

§ 3º As informações dos produtos e serviços relativos ao transporte aéreo e comercializados pelo transportador deverão ser disponibilizadas em língua portuguesa, de maneira clara e objetiva.

(grifos nossos)

39. Essa também é a interpretação desta R. Agência, expressamente formalizada por meio da Nota Técnica nº 5(SEI)/2017/GCON/SAS e que trata, entre outros temas, da interpretação da ANAC quanto à territorialidade da Resolução 400/2016:

"Isso posto, optou o regulador nesta atualização das CGTA, em positivar este entendimento no intuito de minimizar possíveis controvérsias sobre o tema em pauta. Logo, a norma se restringe aos serviços prestados no território nacional, bem como aos fatos ocorridos no Brasil, notoriamente em relação às obrigações decorrentes de atrasos, cancelamentos, preterição, ainda que se trate de conexão internacional. [...] Vale esclarecer que no caso de serviços que serão executados a partir do território estrangeiro, com destino para o Brasil, não seguem as regras da resolução 400 atinentes ao processo **de comercialização**."

(grifos nossos)

40. Assim sendo, a decisão ora combatida que determinou a aplicação da Resolução 400/2016 ao caso concreto e, consequentemente, a imposição de penalidade à American deve ser reformada, considerando-se que:

- a) Os bilhetes foram adquiridos nos Estados Unidos da América, por meio de agência de viagens estabelecida em referido país;
- b) Ambos os passageiros residem nos Estados Unidos da América;
- c) Os serviços contratados pelos passageiros no caso concreto, cujo itinerário é EWR – MIA – CNF – MIA – EWR tiveram início no exterior mais precisamente em Nova Jérsei, sendo este também o seu destino final; e
- d) A infração imputada à American decorre claramente de uma obrigação relacionada ao processo de comercialização do bilhete e, portanto, fase anterior à efetiva execução do contrato de transporte.

41. Isto posto, ante a falta da competência da R. Agência para autuar e penalizar a American no presente caso, requer-se a imediata reforma da decisão proferida na 1ª instância administrativa, a fim de cancelar a multa aplicada nestes autos, bem como determinar o arquivamento do respectivo processo administrativo.

42. Não obstante o exposto, caso V.Sas. entendam pela aplicabilidade da Resolução 400/2016 ao presente caso, o que se admite apenas a título de argumentação, cumpre pugnar pela reforma da decisão ora combatida, diante da inexistência da infração no caso concreto.

43. De acordo com o Auto de Infração objeto desses autos, a American foi autuada pela suposta inobservância ao Artigo 12 da Resolução nº 400/2016. 28. No caso em tela, em decorrência de ajustes em sua malha aérea, a American teve que realizar o cancelamento do voo AA992 previsto para o dia 1º de julho de 2018.

44. Observando as diretrizes previstas na Resolução nº 400/16, a American informou seus passageiros sobre a modificação ocorrida por todos os meios disponíveis.

45. Porém, no caso dos passageiros Daniel Silva Carneiro e Ivamar Pereira Chaves Carneiro, a companhia não possui em seus arquivos qualquer dado de contato pois, como robustamente demonstrado, referidos passageiros residem no exterior, local onde os bilhetes foram adquiridos, por meio de uma agência de viagens localizada nos Estados Unidos da América.

46. E, como é de conhecimento dessa R. Agência, as companhias aéreas não possuem acesso aos dados de contato dos passageiros que adquirem bilhetes por meio de agências de viagem, ainda mais na situação como a dos autos, em que tanto os passageiros como a agência de viagens estão estabelecidos fora do Brasil.

47. Portanto, a única opção que restou à American foi a de informar à Agência de Viagens emissora dos bilhetes em questão o cancelamento do voo AA992, o que foi prontamente feito.

48. Em outras palavras, diante da impossibilidade de a American comunicar mencionado cancelamento aos passageiros Daniel Silva Carneiro e Ivamar Pereira Chaves Carneiro, pois, como já ressaltado, não possuía seus dados de contato, a companhia comunicou de imediato as alterações à agência de viagem, via sistema de reservas, ficando a cargo da agência transmitir as informações aos passageiros.

49. Ainda, de acordo com as informações disponíveis no sistema da American, em decorrência de referido cancelamento, em 10 de fevereiro de 2018 a agência de viagens ajustou a rota a ser percorrida pelos passageiros. No entanto, justamente por não ter acesso aos dados da agência, a companhia aérea não possui confirmação de que tal modificação foi devidamente comunicada aos passageiros.

50. Ressalte-se que, no caso em tela, por tratar-se de agência localizada nos Estados Unidos da América, a comunicação deve ter sido realizada em observância às normativas da FAA, já que como

disposto acima, as regras da Resolução nº 400/2016 são inaplicáveis à situação ora discutida.

51. Importante esclarecer também que, mesmo diante da inaplicabilidade da Resolução nº 400/2016 ao caso concreto, a American imediatamente reacomodou os passageiros no próximo voo disponível, o que corrobora a adoção voluntária de medidas eficazes para evitar ou amenizar as consequências decorrentes do cancelamento do voo AA992.

52. Desta feita, não há que se falar no cometimento de qualquer infração por parte da American que enseje a manutenção de penalidade que lhe foi imposta nestes autos.

53. Porém, se mesmo diante de todo o acima exposto V. Sas. entenderem pela manutenção da penalidade imposta à American, o que se admite tão e somente por argumentar, cumpre pugnar pelo reconhecimento da circunstância atenuante de que trata o artigo 36, § 1º, item II da Resolução 472/2018, verbis:

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.

54. Diante de todo o acima exposto, requer a American seja reformada a decisão ora combatida, a fim de que esta R. Agência:

55. cancele a multa imposta nestes autos, ante a inaplicabilidade da Resolução nº 400/2016 no caso concreto;

56. Subsidiariamente, caso V. Sas. não acatem o pedido formulado no item (i) acima, o que se admite tão e somente por argumentar, seja reconhecida a inexistência de infração no caso em debate, cancelando-se a multa ora combatida e, conseqüentemente, arquivando-se o presente processo administrativo;

57. Alternativamente, caso V. Sas. entendam pela manutenção da penalidade ora discutida, o que se admite somente a título de argumentação, requer seja reduzida a multa imposta à companhia aérea, diante o reconhecimento da circunstância atenuante de que trata o artigo 36, § 1º, item II da Resolução 472/2018.

58. Termos em que, pede deferimento.

59. **É o relato.**

PRELIMINARES

60. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos, posto que 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

61. **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 informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas, 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)*

62. 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 em seu Artigo 12, a obrigatoriedade de informar ao passageiro as alterações de voo, dentro do prazo estipulado pela norma:

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

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

DAS RAZÕES RECURSAIS

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

65. 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."

66. 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.

67. 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.

68. 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.

69. **Da alegação de que faz jus às atenuantes previstas ao caso:**

70. Será analisada em campo específico: **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

71. **Da alegação de territorialidade:**

72. Quando faz referência ao § 1º, do artigo 5º, da Resolução 400/2016, que determina expressamente que as regras de mencionada norma serão aplicáveis **somente ao processo de comercialização realizado no Brasil** não se atenta que cabe, também, **as que forem efetuadas por meio eletrônico e direcionadas ao mercado brasileiro, como é o caso em comento.**

73. Ainda nesse sentido cita a Nota Técnica nº 5(SEI)/2017/GCON/SAS que, segundo seu juízo, a isentaria das obrigações relativas as facilidades previstas na Resolução nº 400, de 13/12/2016 que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo, expõe isso de maneira fática e, em especial da assistência material e, não excludente ao CONTRATO DE TRANSPORTE, como alega a recorrente.

74. Tal Nota Técnica, refere-se a questionamentos em relação à aplicabilidade da Resolução ANAC nº 400, quanto a sua validade apenas em território nacional e quais seriam as eventuais exceções.

75. Da qual faço o seguinte recorte, no qual explicita o seguinte entendimento em seu item 17:

1.7. Isso posto, optou o regulador nesta atualização das CGTA, em positivar este entendimento no intuito de minimizar possíveis controvérsias sobre o tema em pauta. **Logo, a norma se restringe aos serviços prestados no território nacional, bem como aos fatos ocorridos no Brasil, notoriamente em relação às obrigações decorrentes de atrasos, cancelamentos, preterição, ainda que se trate de conexão internacional.** No que tange especialmente nos deveres de assistência material, previstos na Resolução 400, estes incidirão apenas em território brasileiro, portanto.

1.8. Ressalte-se, por fim, nos termos do CBA e do opinativo da Procuradoria Jurídica junto à ANAC, que eventuais acordos bilaterais poderão impor que as presentes regras sejam observadas em outros países.

76. Da letra da Nota Técnica e diante dos fatos aqui discutidos, depreende-se, que as questões referentes ao **CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**, quando da obrigação em informar aos passageiros com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas, as alterações realizadas de forma programada pelo transportador, incluem-se nas obrigações da operadora.

77. **Ainda aqui, cabe observar o entendimento adotado nos casos 00065.066285/2018-24 e 00065.051731/2018-04, que incidiram em diferente entendimento quanto à comunicação de mesma reserva:**

78. Nesse sentido, cabe observar que se trata de caso idêntico quando se salienta que os dados para contato com o passageiro são disponibilizados por meio de uma única reserva, **MGACTR** e, sendo assim, não haveria possibilidade de comunicar a alteração do voo a um passageiro sem consequentemente comunicar aos demais. Vê-se, portanto, que se trata, tão somente de **UMA ÚNICA** infração e, no caso, deveria ser poderia ser individualizada, pois, ou a comunicação é feita a todos os passageiros ou a nenhum.

79. Merece prosperar, portanto, a reanálise da penalidade inicialmente imposta à autuada pela infração em comento, que fora desarrazoada e desproporcional, não em decorrência do valor aplicado ser consideravelmente superior ao lucro percebido pela companhia aérea em virtude da venda de bilhetes, uma vez que o valor da sanção pecuniária é pré-estabelecido pela legislação, mas sim pelo fato de a autuada ter incorrido em apenas 1 (uma) infração administrativa.

80. 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

81. 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 "U", da Lei nº 7.565, de 1986, pelo fato de 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.

82. 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.

83. Assim, passa-se à aferição da dosimetria aplicada ao caso.

84. **Das Circunstâncias Atenuantes**

85. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018, ("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.

86. *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.

87. 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. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018.

88. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), no caso em tela, **não** verificam-se atenuantes, pois a autuada recebeu penalidades no último ano anterior à data da infração, conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC nº 5238551, da ANAC, na data da decisão de Primeira Instância.

89. **Das Circunstâncias Agravantes**

90. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontrados quaisquer outros elementos que configurem as hipóteses previstas no § 2º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018.

91. É dado que a medida sancionatória seja por cada ocorrência descrita nos Autos de Infração, ou seja: **01 (uma)** ocorrência realizada pelo mesmo regulado, conforme exposto na análise, configura infrações de natureza idênticas, com o mesmo enquadramento e fundamento legal, e que foram apuradas na mesma oportunidade fiscalizatória, conforme consta do Relatório de Fiscalização.

92. Desta forma, ante os aspectos relatados acima, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada para as condutas descritas no Auto de Infração, com a incidência do critério de dosimetria trazido na Resolução n.º 566/20, que inseriu os artigos 37-A e 37-B na Resolução n.º 472/18:

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, **de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.**

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do artigo antecedente, **será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:**

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências / f

Em que a variável "f" assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do §2o do art. 36.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descritas nos incisos I a V do §2o do art. 36.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do §2o do art. 36.

§ 1o A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do §1o do art. 36 ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável f ser aplicada.

§2o Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação. (NR)

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, **de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.**

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

93. Para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 472/2018, relativa ao art. 302, Inciso "III", Alínea "U", do CBAer (Anexo III), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) – valor de multa mínimo referente à infração, R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) – valor de multa médio referente à infração e R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) – valor de multa máximo referente à infração, conforme a circunstância.

94. Nesse sentido, estabeleceu que a regra que entrou em vigor em 1º de julho de 2020, tem aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, na forma do art. 49 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018 (vide art. 2, conforme publicação no DOU <http://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-566-de-12-de-junho-de-2020-261497780>).

95. **Da Sanção a ser Aplicada em Definitivo**

96. Com a aplicação do critério da Res. 566/2020, o valor previsto para uma conduta autônoma apurada nos autos, conforme demonstrado na fórmula supra é de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), que é o valor intermediário previsto para a hipótese do art. 302, inciso III, alínea "U" da Lei 7.565/1986. Considerando-se a inexistência de circunstância atenuantes e de agravantes aplicáveis ao caso.

CONCLUSÃO

Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** o valor da multa aplicada em Primeira Instância Administrativa em favor da Empresa AMERICAN AIRLINES INC., por deixar de informar aos passageiros Daniel Silva Carneiro e Ivamar Pereira Chaves Carneiro, as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas, infração capitulada no Artigo 12 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, ao valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) – valor de multa médio referente à infração), **referente a uma única ocorrência.**

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 25/05/2021, às 11:25, 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 **5229290** e o código CRC **7434C24C**.

VOTO

PROCESSO: 00065.042048/2018-78

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. 9º inc. II da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanhamento, na íntegra, o voto relator, JULG ASJIN SEI nº 5229290, que CONHECEU DO RECURSO e votou por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** o valor da multa aplicada em Primeira Instância Administrativa em desfavor de AMERICAN AIRLINES INC., para o valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)** – valor de multa em patamar médio e referente à **uma única infração**, por *deixar de informar aos passageiros Daniel Silva Carneiro e Ivamar Pereira Chaves Carneiro, as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas*, conforme conduta descrita no Auto de Infração nº 005669/2018, capitulada no Artigo 12 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.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/05/2021, às 11:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5238561** e o código CRC **869B0E0F**.

SEI nº 5238561



VOTO

PROCESSO: 00065.042048/2018-78

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. 9º inc. II da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN SEI nº 5229290, que CONHECEU DO RECURSO e votou por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** o valor da multa aplicada em Primeira Instância Administrativa em favor da Empresa AMERICAN AIRLINES INC., por deixar de informar aos passageiros Daniel Silva Carneiro e Ivamar Pereira Chaves Carneiro, as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas, infração capitulada no Artigo 12 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, ao valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) – valor de multa médio referente à infração), **referente a uma única ocorrência.**

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO

SIAPE 1624880 -

Membro Julgador - Portaria de nomeação n. 845/2017



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 25/05/2021, às 19:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5238565** e o código CRC **DE7A9DA1**.

SEI nº 5238565



CERTIDÃO

Brasília, 25 de maio de 2021.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

520ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.042048/2018-78

Interessado: AMERICAN AIRLINES INC.

Auto de Infração: 005669/2018

Crédito de multa: 670.618/20-5

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 - Presidente Turma Recursal – RJ
- Eduardo Viana Barbosa - SIAPE 1624783 - Portaria Nomeação nº 1381/DIRP/2016 - Membro Julgador - Relator
- Rodrigo Camargo Cassimiro - SIAPE 1624880 - Portaria de nomeação n. 845/2017 - 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, votou por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** o valor da multa aplicada em Primeira Instância Administrativa em desfavor de AMERICAN AIRLINES INC., para o valor de **R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)** – valor de multa em patamar médio e referente à **uma única infração**, por *deixar de informar aos passageiros Daniel Silva Carneiro e Ivamar Pereira Chaves Carneiro, as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas*, conforme conduta descrita no Auto de Infração nº 005669/2018, capitulada no Artigo 12 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, 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 25/05/2021, às 20:50, 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 **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 25/05/2021, às 20:53, 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 **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 25/05/2021, às 22:27, 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 **5760368** e o código CRC **C49CC7E4**.
