



PARECER N° 1312/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.006011/2019-57
INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO@

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA.

ASSUNTO

Encaminhamento à Gerência Técnica de Análise de Autos de Infração (GTAA) da Superintendência de Ação Fiscal (SFI) de diligência acerca de questões referentes ao processo administrativo em comento.

REFERÊNCIAS

Interessado: IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA

Infração: Deixar de oferecer gratuitamente a assistência material de hospedagem.

Enquadramento: Artigo 302, inciso III, alínea "u" da Lei 7565 de 19/12/1986 c/c art. 27, inciso III da Resolução n° 400 de 13/12/2016.

SUMÁRIO

1. Trata-se de recurso interposto por **IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA**, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado acima.
2. O AI descreve que:
 - A empresa Ibéria deixou de oferecer gratuitamente a assistência material de HOSPEDAGEM nos casos dispostos no art. 26.
 - Data da Ocorrência: 09/09/2018 - Aeroporto de origem: SBGR - Número do Voo: 1374
 - Nome do passageiro: Marcio Mallachini
 - Nome do passageiro: Solange do Carmo Pinto Mallachini
 - Nome do passageiro: Bianca Mallachini
 - Nome do passageiro: Luigi Mallachini
3. O órgão decisor de primeira instância decidiu pela aplicação de multa no patamar médio, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), para cada uma das 4 (quatro) condutas - deixar de oferecer gratuitamente a assistência material de hospedagem -, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo à Resolução ANAC n° 400/2016, por entender que não havia circunstâncias atenuantes e agravantes que poderiam influir na dosimetria da sanção.
4. Conhecida a decisão, a empresa interessada interpôs recurso tempestivo nesta Agência. Os autos foram encaminhados à ASJIN e distribuídos para decisão.
5. Tendo em vista o disposto no art. 43 da Resolução n° 472/2018, o presente processo foi incluído na pauta da Sessão de Julgamento Eletrônica n° 502, de 24/09/2019. Todavia, considerada a

necessidade de melhor análise, foi determinada pelo presidente da sessão a retirada do processo de pauta, nos termos do §5º, do art. 13, da Instrução Normativa nº 135/2019, conforme Despacho JULG ASJIN (SEI 3549423).

6. Incluído na pauta da sessão subsequente, 503ª Sessão de Julgamento Eletrônica, de 22/10/2019, foi identificada a necessidade de efetuar diligências com o objetivo buscar elementos necessários ao melhor deslinde para o caso, assim, por meio do Despacho JULG ASJIN (SEI 3649203), foi determinando pelo presidente da sessão a retirada do processo da pauta.

7. O processo consta da pauta da 504ª Sessão de Julgamento Eletrônica, prevista para o dia 19/11/2019, contudo, pelo contexto apresentado e necessidade de realização de diligência para maior robustez dos elementos do caso, sugiro a retirada do processo de pauta, nos termos do §5º, do art. 13, da Instrução Normativa nº 135/2019.

8. É o breve relatório.

ANÁLISE

9. Em sede recursal, o Interessado apresenta, dentre outras, as seguintes alegações:

DA CORRETA APLICAÇÃO DO ART. 259 DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

No caso concreto, a IBERIA traz à baila a discussão concernente à correta interpretação do art. 259 do Código Brasileiro de Aeronáutica, tendo em vista que o mesmo fora utilizado para embasar a aplicação de multa à Autuada.

(...)

Da leitura do referido dispositivo, faz-se necessário realizar 03 destaques importantes: (i) a legislação aeronáutica admite e regulamenta o code-share entre operadores aéreos; (ii) faz a diferenciação entre eles, como transportador contratual e de fato, e o mais importante (iii) permite que o passageiro ou sucessores possam demandar contra ambos.

A solidariedade entre os transportadores é factível dado ao dinamismo da atividade aeronáutica que atualmente permite que um passageiro percorra diversos trechos com diversas companhias, tendo contratado todos os bilhetes apenas com uma, ou através de uma agência de viagens, como foi o caso em tela.

(...)

Conforme bem delineado pela decisão recorrida “ambos [transportadores] respondem solidariamente pelos **danos** causados aos passageiros”. **Somente na hipótese de reclamação de danos e não de aplicação de penalidade por infração aeronáutica.**

(...)

Não se questiona que o contrato seja um só ou a solidariedade das empresas pelo art. 259 do CBAer, mas isso deve aplicado à relação jurídica entre transportador e passageiro e não entre autoridade aeronáutica e empresa aérea.

A decisão recorrida demonstra total desprezo do órgão julgador pela prática do code-share adotada no Brasil e no mundo. A Agência define, em seu website, que code-share é “um acordo empresarial pelo qual duas ou mais empresas aéreas participam de um mesmo voo, dividindo entre si a comercialização dos assentos. **Todas as empresas participantes do acordo vendem os bilhetes e apenas uma opera a aeronave diretamente.**

Ora, da definição acima já demonstra que existe somente um único transportador de fato, podendo existir diversos transportadores contratuais.

Importante frisar, outrossim, o artigo 225 do CBAer que dispõe:

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Portanto, é imperioso fazer a distinção entre transportador contratual e de fato, que deve ser observado pela autoridade aeronáutica, que não pode alegar desconhecimento de tais definições.

Ressalte-se que não está buscando eximir de culpa, pelo contrário, a IBERIA não teve culpa no

evento em questão, de forma que nenhuma responsabilidade pode ser atrelada a ela, já que como transportadora contratual não possuiu ingerência sobre o voo que seria operado pela LATAM AIRLINES.

Ademais, não há nos autos nenhuma informação de que a referida empresa também tenha sido autuada pelo evento narrado pelo passageiro, o que poderia trazer uma duplicidade de penalidade, vedado em nosso ordenamento jurídico.

(...)

Não há outra conclusão justa a não ser reconhecer que a IBERIA não era a transportadora de fato e, assim, não sujeita, naquele momento, as disposições do art. 26 e 27 da Resolução n. 400/2016, posto que a LATAM AIRLINES deveria prestar toda a assistência aos passageiros, sejam eles portadores de reserva emitida com qualquer companhia aérea parceira.

INCONSISTÊNCIA NA NARRATIVA DOS FATOS

Merece destaque ainda, a inconsistência na argumentação inicial de que “o passageiro e sua família não conseguiram fazer o check-in com o localizador informado”.

Isto porque, logo após o trecho transcrito, o passageiro afirma que “após uma série de transtornos, os passageiros foram novamente reacomodados no voo LA8114 do dia 10/10/2018”.

Ora, no mínimo curioso a afirmação de que não conseguiram fazer o check-in com o localizador informado e em seguida afirmarem que foram reacomodados. Como os passageiros poderiam ser reacomodados pela LATAM se no início não conseguiram fazer o check-in com o mesmo localizador?

Essa incongruência não foi devidamente percebida e ensejou na incorreta penalidade da IBERIA, que agiu conforme estritamente lhe exigido pela legislação.

Ademais, o Relatório de Fiscalização tomou por verdade a informação prestada pela LATAM que ao ser questionada no sistema Stella, “*respondeu não ter responsabilidade, uma vez que a reserva é da Ibéria*”.

Não se pode olvidar que a LATAM foi a transportadora de fato dos passageiros e que o passageiro sequer menciona a IBERIA em sua reclamação, exatamente porque todo voo seria operado pela LATAM.

Desta forma, somente a LATAM pode ser responsabilizada pelo evento já que (i) realizou o check-in dos passageiros; (ii) procedeu a reacomodação dos mesmos devido a alguma impossibilidade não confirmada; (iii) impediu o embarque dos mesmos e não prestou a devida assistência ao passageiro, sob a frágil e nefasta alegação de que a reserva era da Autuada.

10. Após análise do recurso apresentado pelo Interessado, entende-se prudente a realização desta diligência com intuito de rebater as alegações e confirmar o ato infracional.

11. Destarte, com base no artigo 40 da Resolução ANAC nº 472/2018 que atribui aos membros julgadores desta ASJIN determinar a efetivação de diligências sobre matéria pendente de julgamento, e diante da carência de informações e documentos no presente feito, verifica-se a necessidade de esclarecimento das questões abaixo apresentadas.

12. Desde já, aponta-se que, tendo-se em vista a importância dos esclarecimentos a serem prestados pela Gerência Técnica de Análise de Autos de Infração (GTAA), sem os quais não é possível o prosseguimento do processo, este pedido de diligência, com a devida assinatura do ASJIN, é apto para interromper o prazo prescricional (intercorrente e trienal) previsto no artigo 1º, §1º da Lei nº 9.873/99, dada a sua essencialidade para o deslinde do feito, inclusive, a depender da resposta, impactar a regularidade processual no presente caso.

QUESTÕES A SEREM RESPONDIDAS PELA CONSULTA

13. Considerando o esposado e os elementos fáticos e materiais do caso *sub examine* solicitado o seguinte esclarecimento:

I - Como funcionam as operações em código compartilhado (*codeshare*) entre as empresas aéreas?

II - *In casu*, é possível afirmar que havia entre a empresa Ibéria Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora e Latam Airlines Group S.A um código compartilhado (*codeshare*)? Se afirmativo, considerando o disposto no art. 225 da Lei nº 7.565/1986, qual das empresas se enquadraria na figura de "transportador contratual" e "transportador de fato" em cada uma das etapas da execução do contrato de transporte?

III - Nos casos de código compartilhado (*codeshare*), de quem é a responsabilidade pelo integral cumprimento das obrigações estabelecidas no contrato de transporte de passageiros, o transportador de fato ou de direito?

IV - Quais regulamentos da ANAC dispõem sobre as operações de código compartilhado (*codeshare*) entre as empresas aéreas e qual sua aplicabilidade aos contratos de transporte aéreo firmados entre passageiros e empresas aéreas sob a égide das Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400/2016) ?

V - Foi lavrado Auto de Infração para a empresa aérea Latam Airlines Group S.A em decorrência da manifestação de número 20180080414 registrada no Sistema Stella, que deu origem ao auto de infração objeto deste processo?

14. Por oportuno, pela leitura dos autos do processo, identifica-se uma suposta infração por preterição no procedimento adotado pela Latam quando da recusa de embarque dos passageiros no voo de reacomodação LA7350 das 23h50min, dia 09/09/2018, razão pela qual sugere-se que esta área técnica avalie a necessidade de lavratura de auto de infração quanto a incursão infracional.

15. Ressalte-se que o setor competente, caso assim entenda necessário, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias ou até diligenciar outras áreas para fins de complementação da resposta.

CONCLUSÃO

16. Desta forma, sugere-se que o presente processo seja **RETIRADO DE PAUTA DA 504ª SESSÃO DE JULGAMENTO ELETRÔNICA**, prevista para o dia 19/11/2019, com fundamento no §5º, do art. 13, da Instrução Normativa nº 135/2019 e **CONVERTIDO EM DILIGÊNCIA**, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que seja encaminhado à Gerência Técnica de Análise de Autos de Infração (GTAA) da Superintendência de Ação Fiscal (SFI) para prestar as informações solicitadas, devendo, posteriormente, retornar a esta Analista para análise e futura decisão.

17. Quando do retorno da diligência, **notifique-se o Interessado** para, querendo, apresentar alegações finais no prazo de 10 (dez) dias, dando-se seguimento ao feito independentemente da sua manifestação.

18. É a Proposta de Diligência.

19. Submete-se ao crivo do decisor.

THAÍS TOLEDO ALVES

Analista Administrativo

Membro Julgador da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância

Nomeação pela Portaria ANAC nº 453, de 08/02/2017



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves**, Analista Administrativo, em 18/11/2019, às 14:37, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3649868** e o código CRC **C1785287**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1539/2019

PROCESSO Nº 00066.006011/2019-57

INTERESSADO: @interessados_virgula_espaco@

1. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial, manifestações e documentos anexados ao processo pelo Interessado, ratifico na integralidade os entendimentos da análise proposta de decisão (SEI 3649868), adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo para que sejam respondidos os quesitos constantes do PARECER Nº 1312/2019/JULG ASJIN/ASJIN;
- **RETORNAR o PROCESSO à Secretaria da ASJIN**, a fim de que sejam encaminhados à Gerência Técnica de Análise de Autos de Infração (GTAA) da Superintendência de Ação Fiscal (SFI), observado o *caput* do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

3. Ressalte-se que, no intuito de primar pela segurança jurídica e em respeito aos princípios que norteiam a Administração, os termos da presente consulta são fundamentais para a possibilidade de prosseguimento do feito e deslinde da matéria ora em análise.

4. **Em decorrência do retorno da presente diligência, o autuado deverá ser intimado para, no prazo de 10 (dez) dias, se manifestar sobre a documentação juntada**, conforme dispõe o art. 40, parágrafo único da Resolução ANAC nº 472/2018 e em cumprimento aos art. 26 da Lei 9.784/1999.

5. Findo o prazo, o processo terá seguimento independentemente do pronunciamento do interessado, devendo ser distribuído prioritariamente, por prevenção, ao analista originário.

6. Quando da intimação, inclua-se o inteiro teor da presente decisão, Parecer 1312/2019/JULG ASJIN/ASJIN e documento de resposta da área diligenciada.

7. Encaminhe-se o feito à COJUG - Coordenadoria de Julgamento e Gestão de Processos da Superintendência de Ação Fiscal - SFI.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – Brasília



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 18/11/2019, às 15:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3706098** e o código CRC **6D0B5FC6**.

