

VOTO
PROCESSO: 00065.066285/2018-24
INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES
MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.066285/2018-24	670992203	007099/2018	AMERICAN	29/08/2018	21/12/2018	10/1/2019	16/01/2019	06/11/2020	17/11/2020	R\$ 88.194,47	27/11/2020

Enquadramento: Artigo 12 Caput 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.

Conduta: Não informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

Relator: Eduardo Viana Barbosa - SIAPE 1624783 - Portaria Nomeação nº nº 1381/DIRP/2016

1. INTRODUÇÃO
1.1. Do Auto de Infração:

1.2. A empresa American Airlines não informou o cancelamento programado do voo 992 do dia 01/09/2018, com pelo menos 72 horas de antecedência, aos passageiros

1.3. Eci Costa Oliveira,

1.4. José Pereira de Oliveira,

1.5. Humberto Martins Dornelas, e

1.6. Sophia de Assumpção Dornellas.

2. HISTÓRICO

2.1. **Relatórios de Fiscalização - RF** - A fiscalização, em seu relato, informou que no dia 01 de setembro de 2018, compareceu a este atendimento presencial a passageira Eci Costa Oliveira, que juntamente com o Sr. José Pereira de Oliveira, possuíam reservas no voo AMERICAN AIRLINES – 992 do dia 01/09/2018, pelo localizador HKARXI. Eles registraram a manifestação número 20180070869 (SEI 2185245).

2.2. O passageiro Humberto Martins Dornelas, acompanhado de sua filha Sophia de Assumpção Dornellas possuíam reserva no mesmo voo 992 do dia 01/09/2018, com conexão em MIAMI, localizador TGYNEP, e registraram a manifestação 20180070871 (SEI 2185271).

2.3. Os passageiros acima citados afirmaram que ao chegar ao aeroporto para o voo, foram informados de que a empresa não mais operava no aeroporto Tancredo Neves, não tendo sido nenhum dos passageiros informados sobre o cancelamento do voo 992 do dia 01/09/2018.

2.4. A companhia inseriu no sistema STELLA as seguintes respostas:

1. "Prezada Sra. Eci Costa Oliveira,

Informamos que é comum na aviação ocorrerem pequenos ajustes de horário ou mesmo cancelamento, em decorrência da operação complexa do segmento. A American Airlines avalia sua malha aérea e realizada estudos aprofundados de mercado, para garantir o melhor aproveitamento de sua frota.

Esclarecemos que, por questões operacionais e mercadológicas, a American Airlines suspendeu o serviço entre Confins e Miami.

Após análise, verificamos que o cancelamento dos voos ocorreu em 01/04/2018. Uma vez que o bilhete foi adquirido junto a agência de turismo, a responsabilidade por informar qualquer alteração antes da viagem é da agência. A American enviou a informação do cancelamento do voo via sistema da agência em 01 de abril de 2018, sendo assim, a agência deveria providenciar acomodação.

De acordo com os nossos registros, a American providenciou acomodação no dia da viagem, voo da LATAM até Guarulhos e de São Paulo a Birmingham via Miami com a American em 01/09/2018. Os voos de retorno também foram reservados.

Cumpramos informar que a alteração de rota de Atlanta para Birmingham foi solicitada pelo passageiro Flavio via central de reservas no dia 01/09, a alteração foi autorizada sem custo adicional. Em atenção aos gastos extras, solicitamos por gentileza que nos envie os recibos das despesas e/ou cópia da fatura do cartão de crédito indicando as cobranças no e-mail AtendimentoConsumidor@aa.com para análise da gerência.

O feedback de nossos clientes é muito importante para nós, pois é através deles que podemos melhorar cada vez mais nosso serviço.

..." (SEI 2216631)

2. "Prezado Sr. Humberto Martins Dornelas, Informamos que é comum na aviação ocorrerem pequenos ajustes de horário ou mesmo cancelamento, em decorrência da operação complexa do segmento. A American Airlines avalia sua malha aérea e realizada estudos aprofundados de mercado, para garantir o melhor aproveitamento de sua frota.

Esclarecemos que, por questões operacionais e mercadológicas, a American Airlines suspendeu o serviço entre Confins e Miami. Após análise, verificamos que o cancelamento dos voos ocorreu em 01/04/2018.

Uma vez que o bilhete foi adquirido junto a agência de turismo, a responsabilidade por informar qualquer alteração antes da viagem é da agência. A American enviou a informação do cancelamento do voo via sistema da agência em 01 de abril de 2018, sendo assim, a agência deveria providenciar acomodação.

De acordo com os nossos registros, a American providenciou acomodação no dia da viagem, em 01 de setembro, voo da LATAM até Guarulhos e de São Paulo a Vancouver via Dallas com a

American.

Em atenção aos gastos extras, solicitamos por gentileza que nos envie os recibos das despesas e/ou cópia da fatura do cartão de crédito indicando as cobranças no e-mail AtendimentoConsumidor@aa.com para análise da gerência.

2.5. Haja vista que a comunicação apenas à agência de viagens, que é um preposto da American Airlines, não exime esta última da obrigação disposta no Artigo 12 da Resolução nº 400, além de que os passageiros não foram efetivamente informados do cancelamento do voo, 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.

2.6. É o relatório.

3. DEFESA PRÉVIA -

3.1. Em sede de Defesa, alega que as passagens teriam sido adquiridas em Agência de Viagem situada em Nova York, não reguladas pelo normativo brasileiro. Para tal, cita o Artigo 9º, do Decreto Lei nº 4657, de 04/09/1942:

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

§ 1º Destinando-se a obrigação a ser executada no Brasil e dependendo de forma essencial, será esta observada, admitidas as peculiaridades da lei estrangeira quanto aos requisitos extrínsecos do ato.

§ 2º A obrigação resultante do contrato reputa-se constituída no lugar em que residir o proponente.

3.2. Assim, entende que isso afastaria, absolutamente a competência da ANAC para atuar a Recorrente, em consonância com o Artigo 5º, Parágrafo 1º da Resolução nº 400/2016:

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:

[..]

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

3.3. Alega, ainda, que a responsabilidade em alertar os passageiros seria exclusiva à agência de viagens e que faria jus à atenuante prevista no Artigo 36, Parágrafo 1º, Inciso II, da Resolução ANAC 472/2018:

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

[..]

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

3.4. Por tudo exposto, requer o arquivamento do presente feito e, caso não seja concedido, que seja considerada a atenuante indicada.

4. DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

4.1. 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, considerando, o fator f da fórmula do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 acerca da infração continuada foi calculado em 1,50, resultando no seguinte valor de multa: **R\$ 88.194,47**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 36 da Resolução nº 472/2018.

5. RECURSO

5.1. Em sede recursal, a empresa reitera os argumentos trazidos à baila em sede de Defesa Prévia e suscita a incidência do princípio *NON BIS IN IDEM*, conforme dispõe, segundo seu entendimento, a Resolução 25/2008 norma aplicável ao caso concreto, posto que vigente à época dos fatos ocorridos, estabelece que, constatada a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo pelo agente da autoridade de aviação civil, que no caso em análise, foi assinado pelo Sr. Cesar Augusto de Araujo e Barros, matrícula nº. 1581505. Nesse contexto, os demais parágrafos do artigo 10 dispõem que:

“§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas.

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.

5.2. Neste aspecto, há de se observar que quando o legislador estabeleceu a aplicação de penalidades por infrações cometidas, ele se referiu à cada conduta. Isto porque, conforme elencado no § 1º supramencionado, para instaurar um processo administrativo, se faz necessário que ao menos dois passageiros com reserva no voo façam a reclamação.

5.3. Percebe-se que, em que pese se tratar de quatro passageiros, a reclamação que ensejou o presente processo administrativo advém de uma única conduta, que deu ensejo a um único Auto de Infração, lavrado sob a égide do §1º em epígrafe.

5.4. Observa-se que a conduta foi única, qual seja, “deixar de informar aos passageiros de um

mesmo voo as alterações realizadas de forma programada”.

5.5. Assim, notório que se não houve mais de uma conduta infracional, não há que se falar em múltiplas penalidades! 39.Neste sentido, é o entendimento desta R. Agência (Doc. 01)

Fica claro que a aplicação de sanção, de modo cumulativo, evidencia excesso ofensivo e desnecessário, indo diretamente de encontro com a proporcionalidade buscada na punição ao ato infracional. Nesse sentido, a competência punitiva atribuída à Administração Pública se exaure na imposição da sanção, não sendo lícita ou justa a aplicação de nova sanção pelo mesmo fato.” (Processo nº. 00065.051746/2018 - 64)

5.6. O mesmo posicionamento foi adotado pela R. Junta Recursal da ANAC no passado. Nos autos do Processo nº 626.197/11-3, o Relator Sérgio Luís Pereira Santos, aponta que a aplicação de diversas multas pelo mesmo fato afronta ao princípio da razoabilidade, da tipicidade, da moralidade pública e da confiança. Senão vejamos:

“Como podemos observar, na aplicação de diversas multas administrativas pelo mesmo fato, identificamos clara afronta ao princípio da razoabilidade, acreditando estar sem qualquer base legal para a sustentação da sanção aplicada neste caso em análise. Desta forma, preliminarmente, entendo estar prejudicada a análise do presente processo, invocando, para tal os princípios da razoabilidade, como já disposto, o da legalidade, da tipicidade, da moralidade pública e, ao final, da confiança.” (Grifos Nossos)

5.7. Na mesma linha, conforme ensina o ilustre doutrinador Rafael Munhoz de Mello, não é possível punição em duplicidade para o mesmo fato:

“Ninguém pode ser reiteradamente punido pela prática de uma mesma conduta, reza o princípio do non bis in idem”³ 42.

5.8. Os doutrinadores Thiago Marrara e Irene Patrícia Nohara corroboram o entendimento acima:

“Em breve resumo, a Administração somente está autorizada a cumular sanções administrativas quando houver autorização legal expressa. Em nenhum caso, poderá a autoridade aplicar duas sanções administrativas idênticas em razão da mesma conduta. Não poderá, tampouco, multiplicar os processos administrativos para sancionamento da mesma conduta, devendo extinguir o processo sancionatório novo quando a conduta que lhe serve de objeto já tiver dado causa a sanção administrativa do administrado ou do servidor público. O administrado não se sujeita à eterna perseguição do Poder Público”⁴ (Grifos Nossos)

5.9. Ou seja, uma vez que deixar de informar aos passageiros de um mesmo voo sobre as alterações realizadas de forma programada trata-se de uma única conduta infracional e que para cada infração se vincula somente uma única pena, não há como conceder à autoridade a discricionariedade para decidir de forma diferente, ou ainda, para criar eventual pena cumulativa, porque a Administração Pública quando no exercício de seu poder disciplinar, garantirá que o devido processo administrativo esteja pautado pela legalidade e pela segurança jurídica.

5.10. Ainda nesse sentido, importante destacar decisão recente proferida por esta r. Agência em caso similar (Processo Administrativo nº 00065.051746/2018-64):

Antes de adentrar no mérito, observa-se haver questão preliminar a ser examinada, qual seja a verificação da incidência ou não do princípio *non bis in idem*, este aplicável ao direito administrativo sancionador, como resultante do princípio da proporcionalidade, vedando a acumulação de sanções.

Resumidamente, a ideia do *non bis in idem* é de que ninguém pode ser condenado ou processado duas ou mais vezes por um mesmo fato.

A teoria da unidade do poder punitivo fundamenta e defende a aplicação de princípios constitucionais limitadores do poder punitivo estatal também à esfera administrativa. Sustenta-se a existência de princípios comuns à repressão estatal, entre os quais se inclui a vedação de *bis in idem* na relação entre as esferas penal e administrativa.

O *non bis in idem* é entendido como direito fundamental e possui uma vertente processual e outra material. A primeira objetiva impedir a reiteração de julgamentos por fatos judicialmente decididos, independentemente do resultado do processo anterior, fundando-se nos princípios de segurança e nos efeitos negativos da coisa julgada. Já seu o aspecto material impede a aplicação de mais de uma punição pelos mesmos fatos.

Fábio Medina Osório, em Direito Administrativo Sancionador, defende que:

o reconhecimento de status constitucional ao *non bis in idem*, no direito brasileiro, é decorrência do modelo de Estado Democrático de Direito constitucionalmente estabelecido e da garantia de devido processo legal, de forma que sua aplicação não se condiciona a existência de outras normas legislativas. O *non bis in idem* é essencial à efetivação do devido processo legal substancial e caracteriza direito de defesa dos acusados contra processos punitivos reiterados, por estabelecer competência negativa aos poderes públicos, no âmbito da intervenção na esfera privada.

Fica claro que a aplicação de sanção, de modo cumulativo, evidencia excesso ofensivo e desnecessário, indo diretamente de encontro com a proporcionalidade buscada na punição ao ato infracional. Nesse sentido, a competência punitiva atribuída à Administração Pública se exaure na imposição da sanção, não sendo lícita ou justa a aplicação de nova sanção pelo mesmo fato.

No Relatório de Fiscalização nº 101/CNF/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2018, protocolo SEI nº 1995520, foi esclarecido que:

Considerando que os passageiros compareceram ao aeroporto em decorrência de falha na prestação da informação a empresa aérea, considerando a necessidade de pernoite, considerando que a AAL negou aos passageiros Pablo Roberto Novik, Marta Novik e Ian Novik as assistências materiais de alimentação e de hospedagem, contrariando assim o que dispõe os incisos II e III do art. 27 da Resolução nº 400 de 13/12/2017, (...)

Sugere-se a lavratura de auto de infração pelo descumprimento do inciso II artigo 27, da Resolução nº 400, de 13/12/2016, com captação no artigo 302, inciso III, alínea "u", do CBAer c/c inciso II artigo 27, da Resolução nº 400, de 13/12/2016.

Sugere-se a lavratura de auto de infração pelo descumprimento do inciso III artigo 27, da Resolução nº 400, de 13/12/2016, com captação no artigo 302, inciso III, alínea "u", do CBAAr c/c inciso III artigo 27, da Resolução nº 400, de 13/12/2016.

Note-se que o *non bis in idem* estará caracterizado quando a penalidade derivar de um mesmo fato, aplicada a um mesmo sujeito e sob a mesma fundamentação. É o que foi identificado no caso em tela.

Na lição de Daniel Ferreira, na obra *Sanções Administrativas*:

O *non bis in idem*, ao contrário, tem outra especial servença enquanto princípio geral do Direito: a de proibir reiterado sancionamento por uma mesma infração - vale dizer, afastar a possibilidade de múltipla e reiterada manifestação sancionadora da Administração Pública.

Ressalta-se que tanto o processo de nº 00065.051746/2018-64, Auto de Infração nº 006248/2018 como o processo nº 00065.051761/2018-11, Auto de Infração nº 006252/2018, referem-se ao fato da negativa de qualquer espécie de assistência material aos passageiros Pablo Roberto Novik, Marta Novik e Ian Novik, em razão de não terem embarcado em voo que sofrera cancelamento programado sem que fossem devida e previamente comunicados dentro do prazo legal.

Os incisos do artigo 27 da Resolução ANAC nº 400 de 13/12/2016 não são cumulativos. Tendo o Auto de Infração nº 006252/2018 concluído pela aplicação de sanção administrativa de multa (SEI 2608945) com fulcro no dispositivo infralegal do artigo 27 da Resolução ANAC nº 400 de 13/12/2016, a conclusão do Auto de Infração nº 006248/2018, que também fundamenta no artigo 27 da mesma Resolução, deve ser no sentido de seu arquivamento, visto aplicar-se ao caso o princípio do *non bis in idem*.

7. Do Mérito

Diante do entendimento pelo arquivamento do processo, de modo a evitar reincidência de condenação sobre o mesmo fato, deixa-se de analisar o mérito da questão, passando-se à conclusão e decisão.

8. Conclusão

Resta claro, portanto, com base na análise dos fatos relatados no presente processo administrativo, a incidência do princípio geral do direito *non bis in idem*, de modo que a presente análise conclui pelo **arquivamento** do processo.

5.11. Nesse mesmo sentido, destaca-se decisão proferida por esta R. Agência nos autos do processo administrativo 00065.051731/2018-04, caso análogo, em que restou aplicada somente uma penalidade à companhia aérea, ainda que houvesse mais passageiros envolvidos na atuação, POR TRATAR-SE DE UMA ÚNICA CONDUTA INFRACIONAL, que se trata de um único localizador: (Doc. 02)

A empresa aérea foi autuada por deixar de comunicar aos passageiros **Pablo Roberto Novik, Marta Novik e Ian Novik**, com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas, a alteração realizada de forma programada no voo **AA992**, de **28-06-2018**. Ocorre que, todos os 3 (três) bilhetes foram emitidos sob a mesma reserva - localizador **MW27ZW**. Uma vez que os dados para contato com o passageiro são disponibilizados através da reserva, não haveria possibilidade de comunicar a alteração do voo a um passageiro sem consequentemente comunicar aos demais. Vê-se, portanto, que se trata de **infração única**, que não pode ser individualizada, pois, ou a comunicação é feita a todos os passageiros ou a nenhum.

Merece prosperar, portanto, a alegação de que a penalidade inicialmente imposta à autuada pela infração em comento foi 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.

5.12. Por fim, novamente requer a adoção das circunstâncias atenuantes citadas em sede de Defesa Prévia.

5.13. Termos em que, Pede deferimento

5.14. É o breve relato.

6. PRELIMINARES

6.1. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

7. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

7.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - O presente processo foi originado após lavratura do Auto de Infração nº 07099/2018 que retrata em seu bojo o fato de a autuada deixar de informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas, infração disposta no Artigo 12 Caput 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:

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.

§ 1º O transportador deverá oferecer as alternativas de recomodação e reembolso integral, devendo a escolha ser do passageiro, nos casos de:

I - informação da alteração ser prestada em prazo inferior ao do caput deste artigo; e

II - alteração do horário de partida ou de chegada ser superior a 30 (trinta) minutos nos voos domésticos e a 1 (uma) hora nos voos internacionais em relação ao horário originalmente contratado, se o passageiro não concordar com o horário após a alteração.

§ 2º Caso o passageiro compareça ao aeroporto em decorrência de falha na prestação da informação, o transportador deverá oferecer assistência material, bem como as seguintes alternativas à escolha do passageiro:

I - recomodação;

II - reembolso integral; e

III - execução do serviço por outra modalidade de transporte.

7.2. Sendo assim, uma vez caracteriza a infração, a empresa fica sujeito ao que estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica:

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;

7.3. A análise do fragmento acima explicita a obrigação imposta ao transportador aéreo de ao efetuar o cancelamento de qualquer voo, informar aos passageiros, antecipadamente, com no mínimo 72

horas.

7.4. 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.

8. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

8.1. Da alegação de responsabilização da Agência de Viagens:

8.2. Ora, não cabe à empresa em plena operação e de longa experiência em situação rotineira atinente às suas operações querer, a essa altura, trazer à baila tais alegações de falha de comunicação entre si e operadoras de viagens.

8.3. Ambas empresas (a que promove a venda e a que opera o voo) respondem solidariamente perante a execução do contrato de transporte, não sendo razoável alegar a falta de uma simples rotina administrativa, qual seja, o compartilhamento de dados.

8.4. Assim, o que se pode esperar de empresas desse porte e de ação de natureza inerente à sua atividade diária é de se atentar às situações como a aqui discutida, antes mesmo de se firmar contrato de operação entre si, não servindo de escusas as alegações de "informações desconstruídas".

8.5. Ademais, tentar arguir a ilegitimidade passiva no presente feito há muito que já está consolidado entendimento distinto junto a esta Autarquia e corroborado pelos Tribunais, como se infere da Decisão aqui transcrita que versa sobre tema semelhante:

RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. HORÁRIO DA VIAGEM DE IDA ADIANTADO MESES ANTES DO EMBARQUE, SEM COMUNICAÇÃO AOS AUTORES, OCASIONANDO PERDA DO VOO QUE OS LEVARIA AO DESTINO FINAL. AQUISIÇÃO DE OUTRO BILHETE PARA NÃO PERDEREM UM DIA DE VIAGEM. PASSAGEM DE VOLTA CANCELADA UNILATERALMENTE. RECOMODAÇÃO EM VOO COM DESTINO A CIDADE DIVERSA DA INICIALMENTE CONTRATADA. DANOS MATERIAL E MORAL DEVIDAMENTE CARACTERIZADOS. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DA COMPANHIA AÉREA E A DA AGÊNCIA DE VIAGENS. INDENIZAÇÃO MANTIDA EM R\$ 10.000,00 A CADA AUTOR. RECURSOS DESPROVIDOS. (TJSC, Apelação Cível n. 0002670-36.2012.8.24.0005, de Balneário Camboriú, rel. Des. Paulo Henrique Moritz Martins da Silva, Primeira Câmara de Direito Público, j. 21-03-2017)

8.6. Vale relembrar, ainda, que nestes casos a agência de viagem integra a **cadeia de fornecimento**, caracterizada pelo art. 7º, parágrafo único, do CDC. Isto porque, em algum momento, ela fez parte do fornecimento do produto ou serviço ao consumidor, podendo ser responsabilizada **solidariamente**, junto da companhia aérea, pela má prestação do serviço.

8.7. Da alegação de territorialidade:

8.8. 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**.

8.9. 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.

8.10. 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.

8.11. 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.

8.12. 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.

8.13. Da alegação em referência ao processo nº 00065.051731/2018-04, que incidiu diferente entendimento quanto à comunicação de mesma reserva:

8.14. 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.** (HKARXI) e (TGYNEP) 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 duas infrações e, no caso, não se poderia ser individualizada, pois, ou a comunicação é feita a todos os passageiros ou a nenhum.**

que no dia 01 de setembro de 2018, compareceu a este atendimento presencial a passageira Eci Costa Oliveira, que juntamente com o Sr. José Pereira de Oliveira, possuíam reservas no voo AMERICAN AIRLINES – 992 do dia 01/09/2018, pelo localizador HKARXI. Eles registraram a manifestação número 20180070869 (SEI 2185245).

8.15. Merece prosperar, portanto, a alegação de que a penalidade inicialmente imposta à autuada pela infração em comento foi 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 02 (duas) infrações administrativas, nesse caso.**

8.16. 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.

9. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

9.1. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no Auto de Infração nº 07099/2018 que retrata em seu bojo o fato de a autuada deixar de informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas, infração disposta no Artigo 12 Caput 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.

9.2. 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. Quanto à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 36, da Resolução ANAC nº 472/2018 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

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

9.4. **Das Circunstâncias Atenuantes**

9.5. 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.

9.6. *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.

9.7. 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.

9.8. 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 5413588, da ANAC, **na data da decisão de Primeira Instância.**

9.9. **Das Circunstâncias Agravantes**

9.10. 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.

9.11. É dado que a medida sancionatória seja por cada ocorrência descrita nos Autos de Infração, ou seja: **APENAS 02 (duas)** ocorrências realizadas pelo mesmo regulado, conforme exposto na análise que configuram 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.

9.12. 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:

9.13. 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.**

9.14. 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.

9.15. 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 descrita 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 a 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.

9.16. 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.

9.17. 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>).

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

9.19. 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, o fator f foi calculado em 1,85, resultando no valor final correspondente a R\$ 50.908,11 (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), referente ao total de 02 (duas) ocorrências.

9.20. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a **inexistência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, entendo que deva ser reduzida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa, para o valor de **R\$ 50.908,11 (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos)**, a partir do valor médio previsto no Anexo da Resolução ANAC nº 472/2018.

10. **CONCLUSÃO**

10.1. Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO**, assim, a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para o valor de **R\$ 50.908,11 (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos)**, em favor da Empresa AMERICAN AIRLINES INC, por deixar de informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 23/03/2021, às 12:48, 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 **5370496** e o código CRC **BBEBF914**.

SEI nº 5370496



VOTO

PROCESSO: 00065.066285/2018-24

INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES INC.

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

Acompanho o voto do relator, Voto JULG ASJIN SEI 5370496 que votou por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO**, assim, a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para o valor de **R\$ 50.908,11** (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), em favor da Empresa AMERICAN AIRLINES INC, por deixar de informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877
- Membro julgador da ASJIN/ANAC -
- Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 23/03/2021, às 15:21, 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 **5413574** e o código CRC **EABB3C48**.

SEI nº 5413574



VOTO

PROCESSO: 00065.066285/2018-24

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:

Discordo do Voto do Relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 5370496), o qual concluiu por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO**, assim, a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para o valor de **R\$ 50.908,11** (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), em favor da Empresa AMERICAN AIRLINES INC, por deixar de informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

Ressalte-se que a presente discordância não guarda relação com o descumprimento da legislação em vigor pelo autuado. Os documentos acostados aos autos e a análise do conjunto probatório em confronto com as manifestações em defesa do interessado mostram-se suficientes para formar o convencimento do presente membro-julgador acerca do cometimento da infração imputada e da necessidade de imposição da sanção administrativa correspondente.

Ocorre que, quanto ao número de infrações, identifica-se manifestações anteriores tanto desta ASJIN quanto dos setores competentes para proferir Decisão em primeira instância no sentido de que a obrigação imposta ao transportador aéreo pelo normativo infringido é a de informar "*todos os passageiros*" acerca das alterações realizadas de forma programada, em especial quanto ao horário e itinerário originalmente contratados, com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.

Não se pode ignorar as características observadas pelo relator. Entretanto, entendo que o objetivo da norma infringida seja o de evitar o transtorno para os passageiros, e até mesmo para o sistema como um todo como se verá adiante, desses pax se deslocarem até o aeroporto de origem do voo desnecessariamente, já que se sabe de antemão que o serviço, objeto do contrato de transporte aéreo, não poderá ser prestado naquele momento.

Parece o presente tratar-se de caso específico no qual o rol de passageiros listados nos dados complementares do auto de infração como dois grupos. Entretanto é preciso esclarecer alguns detalhes acerca das premissas apontadas para se chegar a tal conclusão.

O fato de diversos passageiros estarem identificados no mesmo localizador (código de reserva), por exemplo, denota apenas que as passagens foram adquiridas na mesma oportunidade e para o mesmo destino já que o localizador é justamente o código que identifica a compra da passagem e todos os passageiros contidos em um localizador, via de regra, possuem o mesmo itinerário e a mesma classe de reserva.

Ocorre que nem sempre acontece dessa forma. No caso de uma empresa adquirir bilhetes aéreos para cinco de seus colaboradores lotados em uma mesma localidade participarem de uma convenção em determinado destino, a compra de tais bilhetes pode ser cadastrada em um único localizador mesmo que um dos citados colaboradores nem mesmo conheça os demais, de forma que não é possível inferir que tal

característica seja suficiente para concluir tratar-se de um grupo.

Por outro lado, existem reservas que mesmo criadas separadamente, correspondem a passageiros que viajam juntos. Por exemplo: para uma criança que, devido à tarifa, teve sua classe de reserva diferente de seu pai, podem ser criadas duas reservas, que podem, no entanto, ser associadas de maneira que os passageiros possam ser reconhecidos como família e acomodados juntos a depender de solicitação e das regras da companhia aérea.

O que de fato individualiza o contrato de transporte de passageiros é o número do bilhete (e-ticket) e, conforme se verifica dos autos, são, de fato, 04 bilhetes de passagem correspondentes a 04 passageiros que não foram comunicados, com a antecedência prevista em norma, do cancelamento do voo e assim compareceram ao aeroporto no dia e horário originalmente marcados.

Acerca da identificação de um único fato gerador por localizador, entendo que as regras impostas pelos normativos, mesmo os que regulam as condições contratuais entre empresa e transportador aéreo, não devem ser tratadas apenas sob a ótica de tutela aos direitos dos passageiros. Ainda que os problemas relatados possam ter atingido *de forma igualitária* a todos os 04 (quatro) passageiros envolvidos nos dois códigos localizadores, entendo que a falha que gera o comparecimento de um único passageiro ao aeroporto, não raras vezes exaltado em virtude dos transtornos que tal falha possa lhe ter causado, não pode ser tratada da mesma forma que aquela que atinge 04 ou, eventualmente, bem mais em casos de grupos organizados por agências de viagens, por exemplo, pois os efeitos para o sistema como um todo não hão de ser os mesmos.

Registro o costumeiro respeito ao Voto proferido pelo Relator e o fato de que o assunto que envolve o artigo 12 da Res. ANAC 400/2016 de fato carece de novos pontos de vista e discussões a fim de que se tente consolidar entendimento prevalente, considerando que foram identificadas posições divergentes entre os membros do colegiado dessa ASJIN acerca do assunto em outras oportunidades.

No entanto, no presente momento, com base nas provas existentes nos autos e levando em conta a convicção pessoal deste membro julgador conforme motivação expressa no presente voto, entendo que em discordância ao que foi prolatado no voto do relator, ocorreram, na visão deste membro-julgador, 04 (quatro) atos infracionais que deverão resultar em uma sanção ao agente infrator aplicada para cada um destes.

Sendo assim, considerando "quatro" o número de atos infracionais a serem punidos e, considerando que todos foram apurados em uma mesma ação fiscalizatória, importante trazer aos autos o disposto nos artigos 37-A e 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Seção IX-A

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

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. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

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. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, 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: (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/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 desta Resolução.

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

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

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

§ 2º Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

No presente caso, o valor médio da multa prevista para o enquadramento na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o *caput* do art. 12 da Resolução ANAC nº. 400, de 13/12/2016, é de R\$ 35.000,00 e a quantidade de ocorrências é igual a 4, posto que este é o número de passageiros que *não foram informados, com antecedência mínima de 72 horas, das alterações realizadas de forma programada pelo transportador.*

Considerando o valor do fator "f" de 1,85, em função da inexistência quaisquer circunstâncias atenuantes e/ou agravantes, no presente caso, o valor da multa deverá ser calculado segundo a fórmula a seguir:

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}

Valor total da multa = 35.000 x 4^{1/1,85}

Valor total da multa = R\$ 74.046,73 (setenta e quatro mil e quarenta e seis reais e setenta e três centavos)

Pelo exposto, considerando o cometimento de 04 atos infracionais, VOTO por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO**, assim, a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para o valor de **R\$ 74.046,73 (setenta e quatro mil e quarenta e seis reais e setenta e três centavos)**, em desfavor da Empresa AMERICAN AIRLINES INC, por deixar de informar aos passageiros as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

É como voto.

Rio de Janeiro, 23 de março de 2021.

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 23/03/2021, às 18:30, 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 **5510858** e o código CRC **394D535B**.

SEI nº 5510858



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

518ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo SEI (NUP): 00065.066285/2018-24

Interessado: AMERICAN AIRLINES INC.

Auto de Infração: 007099/2018

Crédito de multa: 670992203

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portaria nº 2026/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Eduardo Viana Barbosa - SIAPE 1624783 - Portaria Nomeação nº nº 1381/DIRP/2016 - **Relator**
- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877 - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

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

2. A ASJIN, por maioria, votou por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para o valor de **R\$ 50.908,11** (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), em desfavor da **AMERICAN AIRLINES INC.**, por deixar de informar ao passageiro as alterações realizadas de forma programada pelo transportador com antecedência mínima de 72 horas.

3. Registra-se o voto divergente do Presidente da Turma Recursal (SEI 5510858) no que se refere ao número de ocorrências caracterizadas como infração e, conseqüentemente ao valor da sanção aplicada.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 23/03/2021, às 23:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 23/03/2021, às 23:06, 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 **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 24/03/2021, às 10:09, 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 **5413589** e o código CRC **8007AE32**.