

VOTO
PROCESSO: 00066.023149/2018-30
INTERESSADO: AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A.

Brasília, 29 de Maio 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
00066.023149/2018-30	670615200	06085/2018	AZUL	24/07/2018	14/09/2018	18/09/2018	05/10/2018	05/08/2020	22/09/2020	R\$35.000,00	02/10/2020	06/10/2020

Enquadramento: Artigo 24 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 efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição.

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

INTRODUÇÃO
HISTÓRICO

1. **Do auto de Infração:** A empresa aérea Azul, não efetuou o pagamento de DES, indenização por preterição no voo AD4168 VCP-CNF de 24/07/2018, aos passageiros Luiz Claudio Fernandes Maia e sua esposa Aline Souza Ferreira Maia, Localizadores FC32JZ e SYVEXS conforme previsto no Art. 24 da Resolução ANAC 400/2016.

2. **Do Relatório de Fiscalização:**

3. Trata este RF de irregularidade verificada a partir da manifestação 20180059779, registrada no sistema STELLA, onde o Sr. Luis Claudio Fernandes Maia, juntamente com a sua esposa Aline Souza Ferreira Maia, passageiros do voo Azul AD4168, 15h35, VCP/CNF, de 24/07/2018, LOC FC32JZ e SYVEXS, registrou no atendimento da ANAC, que ao chegarem no aeroporto e procederem o seu check-in, foram informados pela atendente da empresa Azul que as suas reservas haviam sido remarcadas para o voo AD2632, 17h40, VCP/CNF, de 24/07/2018, devido seu voo original ter trocado de aeronave, o que reduziu de 118 para 106 o número de assentos, sendo necessário a realocação do casal em outro voo.

4. Os passageiros alegam em sua manifestação, que tiveram perca de compromisso.

5. Em sua resposta, ainda no sistema STELLA, a Azul confirma a troca da aeronave e redução de assentos, confirma a realocação dos passageiros para outro voo, e ainda que realizaram contato com os passageiros e ofereceu um voucher no valor de R\$200,00, porém houve a recusa.

6. Após o recebimento desta manifestação, foi emitido o ofício nº 24/2018/VCP/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC, neste solicitando as informações sobre como foram as acomodações, quais foram as assistências prestadas e se houve o pagamento dos Direitos Especiais de Saque (DES), ou outro acordo com os passageiros.

7. Na resposta da empresa Azul ao ofício, a empresa confirma a troca da aeronave e redução de assentos, confirma a realocação dos passageiros para outro voo, salienta que a diferença de horário, ou atraso efetivo, foi de apenas 02:05h, e destacam que, mesmo que a Azul não tivesse realizado a alteração das aeronaves, os passageiros chegariam ao destino final em horário próximo ao que efetivamente chegaram, isto devido a chegada tardia da aeronave.

8. Verifica-se assim, embora em um tempo consideravelmente pequeno entre um voo e outro, que a empresa aérea Azul descumpriu o contrato de transporte e preteriu ao não garantir que os passageiros em tela, embarcassem no voo AD4168, e o mesmo ter partido para o seu destino. Os passageiros foram preteridos e não eram voluntários para embarcar em outro voo.

9. Destaca-se ainda que, por ter havido preterição de embarque, a empresa aérea deveria ter efetuado pagamento de indenização ao passageiro, conforme previsto no Art. 24 da Resolução ANAC 400/2016, no entanto, com base nas informações apresentadas pela empresa aérea no sistema STELLA e em resposta ao Ofício, tal compensação financeira não foi efetuada.

DA DEFESA PRÉVIA

10. Em **Defesa Prévia**, a empresa alega que não há motivos razoáveis para que sejam lavrados dois autos de infração separadamente, se as infrações decorrem um mesmo ato, qual seja a suposto configuração de preterição dos passageiros, considerando que se o auto 6084 foi julgado insubsistente não há como manter-se o 6085 por consequência lógica.

11. que já foi esclarecido que o voo original foi cancelado por motivos operacionais, como já foi informado à ANAC no **SINTAC**, resultando em uma contingência.

12. que se considerarmos a situação em tela, caso a AZUL não tivesse então providenciado a aeronave de maneira extraordinária, os casos seriam tratados pelo artigo 20 e 21, incisos da Resolução 400 da ANAC, um cancelamento.

13. Portanto, qual a finalidade administrativa da autuação como preterição?

14. que diferentemente do atraso e do cancelamento, a preterição compreende situação que pode ser controlada pela empresa aérea, em grande parte dos casos e vale dizer que essa separação foi colocada pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos ("SAS") por diversas vezes no Relatório de Contribuições da Audiência Pública n. 03/2016, documento predecessor da edição da norma.

15. Contudo, os argumentos da empresa **não merecem prosperar** pois, ao contrário do que afirma a empresa, o Auto de Infração 006084/2018 evoluiu para a aplicação de penalidade de multa

administrativa após concluir que houve o cometimento de preterição no caso concreto. Assim sendo, diante daquela constatação inequívoca, restou superada a discussão sobre a ocorrência de preterição no caso concreto, sendo que o presente processo trata do pagamento imediato de compensação financeira, o que, como se vê, não foi efetuado pela empresa.

16. Após realização de diligência, mais uma vez foi disponibilizado prazo para a manifestação da empresa nos autos (SEI nº 3816523), na qual consta:

- que verifica-se que a troca da aeronave se deu para evitar um atraso maior, pois a aeronave originalmente prevista estava atrasada em razão do intenso tráfego aéreo na etapa anterior, conforme pode-se verificar pela tela do Sindacta acostado nos esclarecimentos. O natural seria um atraso maior ou até mesmo o cancelamento do voo e realocação dos passageiros conforme o previsto na Resolução ANAC nº 400/16. Todavia, a AZUL possui algumas aeronaves em determinados locais para usar em momentos de contingência como estas.

- que se um voo é atrasado ou cancelado, a obrigação legal da companhia aérea é o fornecimento de assistência material e de realocação, entretanto, se a aeronave é substituída por uma aeronave menor e não é atrasado ou cancelado, a obrigação legal que surge é o tratamento de passageiro preterido. Nesse sentido, como uma mesma situação (atraso/cancelamento do voo) pode gerar dois efeitos/obrigações distintas (Fornecimento de Assistências ou Procedimento de Preterição)?

- que concluir que no presente caso configurou-se preterição é punir a companhia aérea indevidamente por tentar solucionar a contingência da melhor maneira possível (...) Assim, exigir a negociação com os passageiros sobre a prioridade da realocação em uma contingência não é exigência razoável e também não parece ser a intenção da norma (Resolução ANAC nº 400/16).

Contudo, mais uma vez os argumentos da empresa não merecem prosperar. Note-se que a Resolução nº 400/2016 é clara quanto aos casos em que surge a necessidade de procura por passageiros voluntários, quando esclarece no Art. 23 que "sempre que o número de passageiros para o voo exceder a disponibilidade de assentos na aeronave, o transportador deverá procurar por voluntários para serem realocados em outro voo mediante compensação negociada entre o passageiro voluntário e o transportador".

17. Note-se que o critério utilizado para determinar a obrigação da empresa de procurar por voluntários foi objetivamente previsto pela norma, adequando-se perfeitamente ao caso em comento, pois o número de passageiros excede a disponibilidade de assentos da aeronave.

18. Desde que atendido o critério estipulado pelo legislador, foge ao escopo do decisor discussões sobre a aplicação da norma no caso concreto, pois o dispositivo normativo é claro quanto ao critério que deverá ser observado pela empresa em sua atuação, bem como pelo decisor no momento da aplicação de penalidade administrativa.

19. Termos em que Pede deferimento.

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

20. **A Decisão de Primeira Instância (DCI)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações da autuada 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 e 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, bem como os artigos 37-A e 37-B, introduzidos pela Resolução nº 566/20.

DO RECURSO

21. Em sede Recursal, solicita o efeito suspensivo ao Recurso, vez que, se julga imperiosa é a concessão de efeito suspensivo ao presente Recurso Administrativo, vez que, em que pese não se constitua mais regra decorrente do advento da Resolução ANAC 472/2018, a não atribuição do competente efeito suspensivo, autoriza – ainda que provisoriamente – a execução do crédito da multa em face da companhia aérea, acompanhada das providências imediatamente anteriores à execução, tal qual a mais gravosa delas: a inscrição do débito em dívida ativa, que constitui constrangimento excessivo, visto que impede a companhia aérea de realizar homologações, concessões, transferências de propriedades de aeronaves, e demais providências atinentes ao exercício da sua própria atividade, nos termos do art. 54 da Resolução/ANAC n. 472/2018: Art. 54. A inscrição do crédito público na dívida ativa constituirá, enquanto exigível, impedimento à realização de homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços.

22. Conclui-se, portanto, que sem a concessão do efeito suspensivo, a inscrição da dívida glosada em primeira instância será iminente e, por si só, colocará em risco as atividades da própria companhia, podendo causar graves prejuízos. Nesse diapasão, cabe a previsão do parágrafo único do art. 61 da Lei n. 9.784/1999, como autoriza o §1º, do art. 38 da Resolução 472/2018, in verbis:

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. 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.

Art. 38 § 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

23.

24. Portanto, faz-se necessária a concessão do efeito suspensivo ora pleiteado, por grave risco às operações ordinárias da empresa, como exposto acima.

25. A r. decisão recorrida foi fundamentada na da legalidade trazida pela Resolução ANAC 400, uma vez que este dispositivo legal "é clara quanto aos casos em que surge a necessidade de procura por passageiros voluntários, quando esclarece no Art. 23 que "sempre que o número de passageiros para o voo exceder a disponibilidade de assentos na aeronave, o transportador deverá procurar por voluntários para serem realocados em outro voo mediante compensação negociada entre o passageiro voluntário e o transportador".

26. Dessa forma, "foge ao escopo do decisor discussões sobre a aplicação da norma no caso concreto, pois o dispositivo normativo é claro quanto ao critério que deverá ser observado pela empresa em sua atuação" Todavia, se equívoca o Órgão julgador de primeira instância. Conforme argumentado em sede de defesa administrativa, a aeronave inicialmente designada para realizar o voo dos passageiros efetivamente passou por uma manutenção extraordinária em momentos antes ao horários do voo.

27. Dessa forma, o voo original estava previsto para operar com uma aeronave Embraer com 118 assentos, entretanto, diante da necessidade de manutenção não programada, para evitar o cancelamento do voo, a Recorrente direcionou uma aeronave extra para auxiliar na contingência, porém, a nova aeronave possuía 106 assentos, razão pela qual o número de assentos foi reduzido e não foi possível embarcar todos os passageiros no voo original. Todavia, conforme já argumentado em sede de defesa, o presente caso jamais deve ser considerado como preterição, pois se tratou de um caso de manutenção extraordinária da aeronave e o encaminhamento de uma nova aeronave para realizar o voo teve o

propósito de amenizar o transtorno da maioria dos passageiros.

28. Portanto, resta claro que a Recorrente não cometeu infração, tendo em vista que o pagamento da compensação não é cabível no presente caso, mas somente as assistências materiais e de acomodação, conforme previstas na Resolução ANAC nº 400/16.

29. Diante do exposto, considerando que a AZUL está agindo em consonância com a legislação vigente, não restam dúvidas sobre a necessidade de reforma total da r. decisão, tendo em vista que inexistiu infração.

30. Ainda que a ANAC não considere que a manutenção programada tenha o condão de afastar a caracterização de preterição, o que se admite apenas em atenção ao princípio da eventualidade, importante ressaltar que a AZUL já respondeu pela ocorrência da preterição (AI nº 6084/2018), sendo que os demais autos de infração emitidos em decorrência desta suposta infração, deveriam ser absorvidos por esta conduta mais gravosa (preterição), sendo aplicado o princípio da consunção e os demais autos de infração arquivados imediatamente.

31. Neste sentido, cumpre ressaltar que a própria ANAC tem aplicado o princípio da consunção nas suas decisões, conforme argumentação exposta abaixo proferida no auto de infração nº 4251/2018.

32. “Desse modo, pode-se dizer a aplicação analógica do Princípio da Consunção (ou da Absorção) – mais usada no direito penal, mas com o qual o direito administrativo sancionador guarda muitas semelhanças – leva ao entendimento de que as condutas posteriores (mais gravosas) absorvem as anteriores (de menor gravidade).

33. Segundo a posição do Superior Tribunal de Justiça (STJ), “O princípio da consunção (ou da absorção) é aplicável nos casos em que há uma sucessão de condutas típicas com existência de um nexo de dependência entre elas. Segundo esse preceito, a infração mais grave absorve aquelas de menor gravidade” (STJ. REsp 1.496.354-PR, Rel. Min. Humberto Martins, julgado em 17/3/2015, DJe 24/3/2015). (g.n) Assim, por força do Princípio da Consunção (lex consumens derogat lex consumptae) a inobservância de um ou mais incisos é indiferente para fins de aplicação de sanção, haja vista que o bem jurídico tutelado é o mesmo:

a prestação de assistência material a passageiro prejudicado, o que se traduz na aplicação de uma única multa. Importante notar que o novo entendimento coaduna com o entendimento da Procuradoria Federal Especializada junto à Agência Nacional De Aviação Civil (PFE/ANAC), que por intermédio do PARECER nº. 202/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU se manifestou acerca do assunto. In verbis (grifei): [...]

Na consulta sob análise, é patente que as infrações administrativas ocorrem de forma sequenciada, com o transcorrer das horas (superada a primeira hora, dever de oferecer facilidades de comunicação; superada a segunda hora, dever de oferecer alimentação adequada; e, superada a quarta hora, dever de oferecer acomodação em local adequado, traslado e, quando necessário, serviço de hospedagem).

Ademais, o objeto tutelado juridicamente, guardando afinidade pelo mesmo fundamento fático, é o mesmo, qual seja, o dever do transportador de prestar assistência material ao passageiro prejudicado pelo atraso, cancelamento e interrupção de voo

Assim sendo, entende-se que a interpretação mais consentânea com o ordenamento jurídico e a jurisprudência é aquela que considera como uma só infração a violação de mais de um inciso do artigo 14 da revogada Resolução ANAC nº. 141/2010 (replicada no artigo 27 da atual Resolução ANAC nº. 400/2016). [...]

34. Sendo assim, visto que às sanções decorrentes da infração do art. 27 da Resolução nº 400/2016 aplica-se a analogicamente o Princípio da Consunção (ou da Absorção) – mais usada no direito penal, mas com o qual o direito administrativo sancionador guarda muitas semelhanças – leva ao entendimento de que as condutas posteriores (mais gravosas) absorvem as anteriores (de menor gravidade), sugiro o arquivamento do processo.”

35. Portanto, alternativamente, resta demonstrado que deve ser aplicado o princípio da consunção, devendo o presente auto de infração ser imediatamente arquivado e a r. decisão reformada por completo.

36. Portanto, conforme demonstrado acima e diferentemente do que constatado no presente auto de infração, requer a Recorrente:

- a) seja dado imediato efeito suspensivo ao presente Recurso Administrativo;
- b) após a devida apreciação das razões que o fundamentam, seja ele provido, decretando-se a nulidade da infração aplicada, diante da inexistência de infração;
- c) ou alternativamente, seja este provido para que seja aplicado a circunstância atenuante.

37. Respaldado pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

38. **É o relato.**

PRELIMINARES

39. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

40. **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 efetuar imediatamente o pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição, 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)

41. 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 24, a obrigatoriedade de indenizar o passageiro no caso em questão:

Art. 24. No caso de preterição, o transportador deverá, sem prejuízo do previsto no art. 21 desta Resolução, efetuar, imediatamente, o pagamento de compensação financeira ao passageiro, podendo ser por transferência bancária, voucher ou em espécie, no valor de:

I - 250 (duzentos e cinquenta) DES, no caso de voo doméstico; e

II - 500 (quinhentos) DES, no caso de voo internacional.

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

DAS RAZÕES RECURSAIS

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

44. 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."

45. 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.

46. 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.

47. 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.

48. **Da alegação de que não houve preterição:**

49. O argumento recursal é de que não teria, assim, ocorrido na infração e não poderia ser objeto de punição. Ora, a preterição se consuma no momento do impedimento de embarque dos passageiros no voo originalmente contratado, sem que estes tenham se voluntariado a deixar de embarcar mediante aceite de compensação oferecida pela empresa.

50. Destarte, uma vez acontecido este fato, nasce à empresa aérea a obrigação do fornecimento das alternativas do art. 21, sem prejuízo do previsto no art. 24 da Resolução em questão. Verifico, ainda, que a Resolução 400/2016 não é a norma primária que coloca à preterição como punível com a sanção de multa, mas apenas regulamenta o já previsto no Código Brasileiro Aeronáutico, **alínea "p" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565**, sendo esta norma que, de fato, implica a sanção à autuada.

51. Ademais, dentro da topografia normativa existem contextos distintos:

no primeiro caso (incidência do artigo 21), é dever da empresa oferecer as alternativas do caput quando as hipóteses dos incisos já estiverem consumadas;

no segundo (incidência do artigo 23) a preterição por exceder a disponibilidade de assentos na aeronave ainda não está consumada, dado que em fase de negociação entre empresa e passageiro para possível composição que permita a incidência do §1º daquele artigo, se exitosa, e, ainda:

no caso de exceder a disponibilidade de assentos na aeronave, o passageiro não tem mais a opção de ir em seu voo original, frustrada(s) a(s) tentativa(s) de acomodação com o(s) voluntário(s) (ou estes não existiram), cabendo obrigatoriamente à empresa o pagamento de compensação financeira prevista no artigo 24.

52. É dizer que existe uma sequência a ser seguida quando da observância das regras da resolução. A incidência da excludente do artigo 23 (negociação com os voluntários para embarcarem em voo distinto do originalmente contratado) deve ocorrer antes de a preterição propriamente dita ter-se consumado. Significa que, infrutífera a negociação, o passageiro ainda teria a opção de seguir no voo original, para o qual tinha bilhete emitido e reserva confirmada. A diferença pode parecer sutil, mas a ilustração a baixo evidencia grande distinção no comportamento da empresa.

- overbooking / exceder a disponibilidade de assentos → procura por voluntários → incidência da preterição → acomodação → pagamento de compensação do art. 24 = impossibilidade de incidência do artigo 23, dado que a preterição já está consumada
- overbooking / exceder a disponibilidade de assentos → procura por voluntários → voluntários + aceite → pagamento da compensação com assinatura do termo → acomodação = possibilita a incidência do artigo 23 como excludente da preterição

53. O feito demonstra que a recorrente impediu o passageiro ao embarque no voo original, razão pela qual incide sobre ela a prática da preterição tendo em vista que não comprova, de forma objetiva, à luz do art. 36 da Lei nº 9784/99 c/c § 2º do art. 23 da Res. 400/2016, que estava amparada pela única excludente à prática de preterição prevista no art. § 1º do art. 23 da Res. nº 400/2016, qual seja,

a comprovação de que o passageiro não embarcou no voo original porque assim o quis, **devido à troca de aeronaves por manutenção**. A prática da recorrente, portanto, se adere aos dispositivos citados, pois, ainda, o passageiro não se considerou **voluntário** ao não embarque.

54. A preterição é caracterizada a partir do momento em que o passageiro com reserva confirmada deixa de ser transportado (Art. 22 resolução 400/2016).

55. A preterição não se materializa apenas quando o passageiro não for voluntário, mediante aceitação de compensações. O processo demonstra que não houve voluntariedade no caso. Ademais, a realocação é obrigação da empresa, uma vez configurada a preterição do passageiro.

56. O entendimento é exatamente o oposto, como se verifica pelo histórico de julgamento nos casos abaixo:

00065.562669/2017-92

A recorrente, portanto, mostra que houve a impossibilidade de embarque, razão pela qual fica caracterizada a preterição de embarque, vez que os passageiros foram impossibilitados em terem os seus contratos originais de transporte aéreo cumprido, por parte da empresa aérea.

00066.009161/2018-31

Em vista disso, verifico que a recorrente impediu os passageiros de embarque no voo original, razão pela qual incide sobre ela a prática da preterição, valendo destacar, ainda, que esta não combate o fato da ocorrência ou não da prática, como se depreende da sua manifestação recursal. Sobre o seu argumento, tem-se que, de fato, a preterição se consuma no momento do impedimento de embarque dos passageiros no voo originalmente contratado. Pois bem, uma vez acontecido este fato, nasce à empresa aérea a obrigação do fornecimento das alternativas do art. 21, sem prejuízo do previsto no art. 24 da Resolução em questão. Verifico, ainda, que a Resolução 400 de 2016 não é a norma primária que coloca à preterição como punível com a sanção de multa, mas apenas regulamenta o já previsto no Código Brasileiro Aeronáutico, **alínea "p" do inciso III do art. 302 da Lei n° 7.565**, sendo esta norma que, de fato, implica a sanção à autuada, em que a resolução mostra, tão somente, a especificação do já contido no CBA, como mostrar o conceito da prática infracional "preterição", em seu art. 22.

00067.501603/2017-14

Conforme se vê, o art. 22 da Resolução especifica o momento em que se configura a preterição do passageiro, dispondo o art. 23 as obrigações impostas ao transportador aéreo na hipótese de quando a preterição já estiver caracterizada, bem como (§ 1º) as medidas a serem adotadas para elidir a configuração da preterição. Portanto, é obrigação do transportador cumprir com o contrato original de transporte e, uma vez não cumprido, deverá oferecer as devidas recomodações e compensações previstas na Resolução, não eximindo a Recorrente da preterição já configurada.

00065.004616/2018-32

Verifica-se que da análise dos dispositivos acima, que é claro quanto a configuração da preterição, ocorrendo quando o transportador deixa de embarcar o passageiro no voo que havia contratado. Há, portanto, materialidade no caso, uma vez que a prática infracional foi configurada no momento em que o passageiro foi impedido de embarcar e a hipótese do § 1º do art. 23 não se configura, sendo a única hipótese prevista pela legislação de excludente da prática.

57. Assim, não há que se falar que não ocorrerá a preterição dos passageiros envolvidos.

58. **Da alegação de incidência do princípio da Princípio da Consunção:**

59. A recorrente faz referência ao processo nup 00066.009224/2018-50, relativo aos Autos de Infração nº 004251/2018, nup 00066.009224/2018-50 e 04253/2018 00066.009226/2018-49, cujo entendimento resulta em anulação do AI, por meio do entendimento do princípio da Princípio da Consunção (ou da Absorção) das penalidades afetas ao caso.

60. Assim, em análise, o processo trata-se infrações referentes ao mesmo normativo infringido e em ocorridos em sequência temporal face o mesmo contexto, como se pode observar:

Nup 00066.009224/2018-50

AI 004251/2018

Normativo: Descumprimento ao disposto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Inciso III do artigo 27 do(a) Resolução 400 de 13/12/2016.

Da Descrição da Infração

A empresa não forneceu assistência material de hospedagem ao passageiro Cristiano Prates Rodrigues, CPF772.706..., localizador XF8DFD, devido ao cancelamento do voo AD 4054, de 10/11/2017.

Nup 00066.009224/2018-50

AI 04251/2018

Normativo: Inciso III do artigo 27 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

Da Descrição da Infração

A empresa não forneceu assistência material de hospedagem ao passageiro Cristiano Prates Rodrigues, CPF772.706..., localizador XF8DFD, devido ao cancelamento do voo AD 4054, de 10/11/2017.

61. No caso em comento, apesar de se tratarem de infrações oriundas do mesmo fato e envolvendo as mesmas pessoas, não incorreria ocorre a incidência do princípio NON BIS IN IDEM, haja vista, não se tratar, no presente caso, uma "única infração", mas sim, duas condutas **individuais e autônomas** que implicam cada qual em uma infração, como pode depreender da ementa dos respectivos AIs:

Nup: 00066.023147/2018-41

AI: 6084/2018

Ementa: Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada.

A empresa aérea AZUL deixou de transportar os passageiros Luis Claudio Fernandes Maia e a sua esposa Aline Souza Ferreira Maia, localizadores FC32JZ e SYVEXS, com reserva confirmada no voo AD4168 de 24/07/2018, não sendo voluntários para seguir em outro voo, sendo configurada, assim, a preterição de embarque.

Normativo infringido: Alínea p do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986.

Trata-se de caso de PRETERIÇÃO.

62. Já no caso em comparação, assim é descrito:

Nup: 00066.023149/2018-30

AI: **006085/2018**

Ementa: 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.

A empresa aérea Azul, não efetuou o pagamento de DES, indenização por preterição no voo AD4168 VCP-CNF de 24/07/2018, aos passageiros Luiz Claudio Fernandes Maia e sua esposa Aline Souza Ferreira Maia, Localizadores FC32JZ e SYVEXS conforme previsto no Art. 24 da Resolução ANAC 400/2016.

Normativo infringido Artigo 24 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.

Trata-se de caso de NÃO PAGAMENTO DA DES (Direito Especial de Saque)

63. Verifica-se, portanto, que cada conduta gerou uma infração específica. Logo, não há que se falar em *bis in idem*, posto que, apesar da alegação de incidir sobre o mesmo fato gerador, tratam-se de condutas distintas, como se percebe da leitura dos autos destacados (6085/2018, 00066.023149/2018-30 nup e 6084/2018, nup 00066.023147/2018-41).

64. Em referência ao Auto de Infração nº 6084/2018, capitulado na alínea "p" do inciso III do art. 302 do CBA, trata-se infração por *Deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada*:

A empresa aérea AZUL deixou de transportar os passageiros Luis Claudio Fernandes Maia e a sua esposa Aline Souza Ferreira Maia, localizadores FC32JZ e SYVEXS, com reserva confirmada no voo AD4168 de 24/07/2018, não sendo voluntários para seguir em outro voo, sendo configurada, assim, a preterição de embarque.

65. Em se tratando do caso em comento, referente ao AI nº **6085/2018**, apesar de serem as mesmas pessoas envolvidas, o normativo em questão prevê outra conduta infracional, devido à ausência de pagamento ou realizar pagamento inferior ao previsto nos incisos a título de compensação financeira ao passageiro no caso de preterição.

66. Pela descrição da ementa dos Autos em discussão, não há óbice ao legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. **Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador**: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.

67. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

68. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008, em vigor à época dos fatos, em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

*§ 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.

(sem grifo no original)

69. No caso em apreço, cada um dos autos de infração, refere-se a duas condutas irregulares. Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em irregularidade em observância ao tratamento isonômico e descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais.

70. Por fim, o suscitado princípio da **Princípio da Consunção** (ou da Absorção), discutido no nup **00066.009224/2018-50 e aqui descrito**:

Desse modo, pode-se dizer a aplicação analógica do **Princípio da Consunção** (ou da Absorção) – mais usada no direito penal, mas com o qual o direito administrativo sancionador guarda muitas semelhanças – leva ao entendimento de que as condutas posteriores (mais gravosas) absorvem as anteriores (de menor gravidade). Segundo a posição do Superior Tribunal de Justiça (STJ), “**O princípio da consunção (ou da absorção) é aplicável nos casos em que há uma sucessão de condutas típicas com existência de um nexo de dependência entre elas. Segundo esse preceito, a infração mais grave absorve aquelas de menor gravidade**” (STJ. REsp 1.496.354-PR, Rel. Min. Humberto Martins, julgado em 17/3/2015, DJe 24/3/2015).

Assim, por força do Princípio da Consunção (*lex consumens derogat lex consumptae*) a

inobservância de um ou mais incisos é indiferente para fins de aplicação de sanção, haja vista que o bem jurídico tutelado é o mesmo: a prestação de assistência material a passageiro prejudicado, o que se traduz na aplicação de **uma única multa**. Desse modo, pode-se dizer a aplicação analógica do Princípio da Consunção (ou da Absorção) – mais usada no direito penal, mas com o qual o direito administrativo sancionador guarda muitas semelhanças – leva ao entendimento de que as condutas posteriores (mais gravosas) absorvem as anteriores (de menor gravidade). Segundo a posição do Superior Tribunal de Justiça (STJ), “O princípio da consunção (ou da absorção) é aplicável nos casos em que há uma sucessão de condutas típicas com existência de um nexo de dependência entre elas. Segundo esse preceito, a infração mais grave absorve aquelas de menor gravidade” (STJ. REsp 1.496.354-PR, Rel. Min. Humberto Martins, julgado em 17/3/2015, DJe 24/3/2015).

Assim, por força do Princípio da Consunção (lex consumens derogat lex consumptae) a inobservância de um ou mais incisos é indiferente para fins de aplicação de sanção, haja vista que o bem jurídico tutelado é o mesmo: a prestação de assistência material a passageiro prejudicado, o que se traduz na aplicação de uma única multa.

Importante notar que o novo entendimento coaduna com o entendimento da Procuradoria Federal Especializada junto à Agência Nacional De Aviação Civil (PFE/ANAC), que por intermédio do PARECER n.º 202/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU se manifestou acerca do assunto. *In verbis* (grifei):

[...]

32. Na consulta sob análise, é patente que as infrações administrativas ocorrem de forma sequenciada, com o transcorrer das horas (superada a primeira hora, dever de oferecer facilidades de comunicação; superada a segunda hora, dever de oferecer alimentação adequada; e, superada a quarta hora, dever de oferecer acomodação em local adequado, traslado e, quando necessário, serviço de hospedagem). Ademais, **o objeto tutelado juridicamente, guardando afinidade pelo mesmo fundamento fático, é o mesmo, qual seja, o dever do transportador de prestar assistência material ao passageiro prejudicado pelo atraso, cancelamento e interrupção de voo.**

33. Assim sendo, entende-se que a **interpretação mais consentânea com o ordenamento jurídico e a jurisprudência é aquela que considera como uma só infração a violação de mais de um inciso do artigo 14 da revogada Resolução ANAC n.º 141/2010 (replicada no artigo 27 da atual Resolução ANAC n.º 400/2016).**

[...]

Por todo o exposto, fundamentado o novo entendimento dessa instância de julgamento de autos de infração, verifica-se que, constatada a inobservância da regra constante do art. 27 da Resolução nº 400/2016 – e por força do art. 302, inciso II, alínea “u” da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) –, surge a necessidade de se aplicar uma única sanção ao regulado infrator.

Sendo assim, visto que às sanções decorrentes da infração do art. 27 da Resolução nº 400/2016 aplica-se analogicamente o Princípio da Consunção (ou da Absorção) – mais usada no direito penal, mas com o qual o direito administrativo sancionador guarda muitas semelhanças – leva ao entendimento de que as condutas posteriores (mais gravosas) absorvem as anteriores (de menor gravidade), sugiro o arquivamento do processo.

71. Não se aplica ao caso em apreço.

72. Assim, razão não assiste ao argumento recursal.

73. Logo, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

74. 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

75. 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.

76. 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.

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

Das Circunstâncias Atenuantes

79. 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.

80. *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.

81. 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.

82. 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 5232350, da ANAC, **na data da decisão de Primeira Instância**.

Das Circunstâncias Agravantes

84. 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.

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

86. 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 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.

87. Para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC n.º 472/2018, relativa ao art. 302, Inciso "III", Alínea "U", do CBAer (Anexo III), é 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.

88. 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 n.º 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>).

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

90. 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.**

CONCLUSÃO

Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 50.908,11 (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), referente ao total de 02 (duas) ocorrências**, em desfavor da Empresa AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A, por 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, infração capitulada no Artigo 24 Caput da Resolução n.º 400, de 13/12/2016 c/c Alínea "u" do inciso III do artigo 302 da Lei 7565 de 19/12/1986.

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC n.º 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 25/05/2021, às 11:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto n.º 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 **5232119** e o código CRC **0824B2D6**.

SEI nº 5232119



VOTO

PROCESSO: 00066.023149/2018-30

INTERESSADO: AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A.

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 5232119, que **CONHECEU DO RECURSO E LHE NEGOU PROVIMENTO, MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 50.908,11** (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), **referente ao total de 02 (duas) ocorrências**, em desfavor da Empresa AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A, por 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, infração capitulada no Artigo 24 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.

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 20:02, 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 **5232593** e o código CRC **D10F97AD**.

SEI nº 5232593

VOTO

PROCESSO: 00066.023149/2018-30

INTERESSADO: AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A.

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 5232119, que CONHECEU DO RECURSO E LHE NEGOU PROVIMENTO, MANTENDO a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 50.908,11** (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), referente ao total de **02 (duas) ocorrências**, em desfavor da Empresa AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A, por *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*, infração capitulada no Artigo 24 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 12:15, 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 **5232629** e o código CRC **0B12F0E2**.

SEI nº 5232629



CERTIDÃO

Brasília, 22 de maio de 2021.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

520ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo:00066.023149/2018-30

Interessado: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRA S/A

Auto de Infração: 06085/2018

Crédito de multa: 670615200

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva SIAPE 1467237 - Presidente da Sessão Recursal
- Eduardo Viana Barbosa - SIAPE 1624783 - Portaria Nomeação nº nº 1381/DIRP/2016 - Membro Relator
- RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO SIAPE 1624880 - Membro Julgador

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 unanimidade, votou por CONHECER DO RECURSO E LHE NEGANDO PROVIMENTO, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 50.908,11** (cinquenta mil e novecentos e oito reais e onze centavos), referente ao total de **02 (duas) ocorrências**, em desfavor da Empresa AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A, por 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, infração capitulada no Artigo 24 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.

3. Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 25/05/2021, às 19:19, 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 20:02, 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 **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/05/2021, às 20:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5232632** e o código CRC **9F4E807B**.
