

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1891/2018**

 PROCESSO Nº 00058.008872/2013-83  
 INTERESSADO: AMERICAN AIRLINES INC.

Brasília, 1 de novembro de 2018.

**DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	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
00058.008872/2013-83	660153177	000142/2013	Aeroporto Internacional de Salvador - Dep. Luis Eduardo Magalhães	13/12/2012	29/1/2013	9/2/2013	5/3/2013	30/5/2017	23/6/2017	R\$ 7.000,00	5/7/2017

**Enquadramento:** Art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010, c/c o art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565, de 1986.

**Conduta:** Deixar de oferecer ao passageiro, em caso de atraso por mais de quatro horas no aeroporto de escala ou conexão, as alternativas previstas no art. 4º, inciso I, II e III da Resolução ANAC nº 141, de 2010.

**1. HISTÓRICO**

1.1. Trata-se de recurso apresentado em desfavor de decisão administrativa de primeira instância no processo administrativo em epígrafe, originado a partir da lavratura do Auto de Infração nº 000142/2013, pelo descumprimento do que preconiza o art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010, c/c o art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 1986.

1.2. O auto de infração descreveu a ocorrência como:

O voo 221 da American Airlines do dia 11/12/2012, que partiria de Miami com destino a Recife, foi cancelado por problemas técnicos. O passageiro, Sr. Cláudio Medeiros, que possuía reserva confirmada para o referido trecho, foi reacomodado pela empresa aérea em seu voo 239 do dia seguinte, 12/12/2012, que partiu de Miami com destino a Salvador e conexão para Recife. Na chegada a Salvador, na manhã do dia 13/01/2012, a autuada alegou que não havia mais voos de conexão para Recife no mesmo dia, operados pela empresa aérea parceira no Brasil, e não ofereceu reacomodação em voos de outras congêneres. Apesar de a empresa aérea ter provido outras formas de assistência ao passageiro, agiu em desacordo com o que determina o caput do Art.4º da Resolução 141, de 9 de março de 2012.  
 Nº DO VOO :239 DATA DO VOO : 12/12/2012

1.3. O relatório de fiscalização (000059/2013) detalhou a ocorrência como:

- a) Houve problemas técnicos que preveniram a realização o voo 221 da American Airlines do dia 11/12/2012, com origem em Miami e destino a Recife. Parte dos passageiros embarcou em voo de mesmo número no dia seguinte e um grupo restante de 54 passageiros foi reacomodado no voo 239 da mesma empresa, também no dia seguinte, com destino a Salvador e posterior conexão para Recife.
- b) Na chegada a Salvador, no dia 13/12/2012, não havia mais voos da empresa aérea GOL - parceira da American Airlines - para Recife. Mas, conforme apontado por passageiros, havia voos de outras empresas, como a Azul e a Avianca.
- c) A autuada prestou assistência, como hospedagem e traslado de e para hotel, e deu permissão para que os próprios passageiros adquirissem bilhetes de outras companhias aéreas para Recife, para embarque ainda no dia 13/12/2012, e posterior reembolso pela empresa, mas só o fez depois de instada pela ANAC e em desacordo com o que determina a legislação e sua norma complementar.

1.4. A empresa foi notificada acerca do auto de infração em 9/2/2013, conforme faz prova o AR (0512991) de fls. 17.

1.5. O interessado interpôs defesa atinente ao auto de infração (0512991), em 5/3/2013, na qual, em síntese, alega:

- I - que, em 11/12/2012, o voo AA 0221, no qual Cláudio Medeiros tinha reserva, deveria partir de Miami com destino ao Recife;
- II - que, no próprio dia 11/12/2012, o voo AA0221 foi cancelado para fins de manutenção de aeronave;
- III - que, nessa mesma data, ato seguinte à confirmação do cancelamento do voo a companhia procedeu ao aviso do passageiro;
- IV - que, tendo em vista o cancelamento do voo AA0221, os passageiros foram, então, informados que seriam realocados no voo AA0239, que tinha como destino Salvador, onde seria feita uma conexão para Recife;
- V - que o voo AA239 só partiria no dia seguinte (12/12/2012);

VI - que a Companhia prestou toda assistência ao passageiro, cumprindo fielmente as obrigações descritas na legislação;

VII - que no dia seguinte os passageiros partiram no voo AA0239 com destino a Salvador;

VIII - que, na chegada em Salvador, devido à limitada disponibilidade de assentos em voos de outras companhias aéreas para Recife, insuficiente para acomodar todos os passageiros, e na ausência de critérios objetivos para escolher quais passageiros que deveriam prosseguir viagem até Recife naquela data, a Companhia ofereceu aos passageiros as seguintes alternativas: (i) traslados e pernoite em hotel; ou (ii) reembolso na compra de bilhete para Recife;

IX - que não ocorreu a infração ora imputada à Companhia, sendo tal atuação desprovida de fundamentos;

X - que a possibilidade constante da alínea "a" do inciso I do art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010, foi cumprida em sua integralidade, de forma que os passageiros, incluindo Cláudio Medeiros, foram realocados em voo próprio na primeira oportunidade, no caso na manhã do dia 14/12/2012;

XI - que as demais possibilidades do referido artigo foram igualmente cumpridas, cabendo a cada passageiro decidir pela realocação no próximo voo disponível ou pelo reembolso da passagem paga à outra companhia;

XII - que não pode se confundir o ato da Companhia em não realizar a compra de passagens e o não cumprimento do disposto no art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010, que são situações absolutamente diversas;

XIII - que as passagens aéreas são compradas via cartões eletrônicos de crédito ou débito, não havendo nos guichês nos aeroportos dinheiro em caixa o suficiente que fizesse frente aos valores eventualmente cobrados para compra de passagens em outras companhias aéreas para todos os passageiros, se era que tais passageiros estavam disponíveis;

XIV - que não há que se falar, no presente caso, em violação ao disposto no art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010, e, portanto, em infração administrativa alguma, a qual foi equivocadamente imputada à Companhia pelo agente atuante;

XV - que não foi lavrado apenas um único auto de infração, afinal todos eles decorrem do mesmo relatório de fiscalização;

XVI - que a lavratura de mais de um auto de infração para o mesmo suposto fato infracional revela-se manifestamente descabida por violar o princípio da economia processual;

XVII - que fica desde já requerida a reunião dos processos administrativos relativos ao Relatório de Fiscalização nº 0059/2013, quais sejam, Autos de Infração números 000126/2013 a 000144/2013; 000146/2013 a 000157/2013; e 000162/2013 a 000184/2013; assim como o julgamento uno para todos eles, já que resultam dos mesmos fatos e relatório de fiscalização;

XVIII - que se pugna pela aplicação do princípio da razoabilidade e do princípio do *non bis in idem*, restando absurda a atuação e sanção por 54 (cinquenta e quatro vezes) de fato, que ainda que seja considerado ensejador de sanção administrativa, ocorreu uma única vez;

XIX - que requer a anulação à atuação imposta, cancelando-a e arquivando o respectivo processo administrativo nos termos do art. 15, inciso I da Resolução ANAC nº 25, de 2008;

XX - que, se esta Agência ainda assim entender que houve infração, requer que seja anulada a presente atuação e apenas uma sanção seja aplicada em observância ao princípio do *non bis in idem*.

1.6. Em seguida, Termo de Encerramento do Trâmite Físico do processo (0515374) e Decisão Administrativa de Primeira Instância, na qual se decidiu por:

a empresa seja multada em R\$ 7.000,00 (sete mil reais), como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), combinado com o art. 4º da Resolução 141 de 09/03/2010, por deixar de oferecer à passageira, Sr. Cláudio Medeiros, as alternativas previstas na legislação em caso de atraso por mais de quatro horas no aeroporto de escala ou conexão.

1.7. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa 659971170, no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

1.8. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em 23/6/2017, conforme faz prova o AR (0835539), o interessado interpôs **RECURSO** (2409491), em 5/7/2017, considerado tempestivo nos termos da certidão (0874061), no qual, em síntese, alega:

I - [DA TEMPESTIVIDADE] Em 23/6/2017, a American Airlines tomou ciência da decisão de fls. 136 que determina a aplicação de multa por suposta infração ao disposto no art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010. Nota-se que a contagem do prazo para a apresentação de recurso teve início em 23/6/2017, razão pela qual resta evidência a tempestividade do presente recurso.

II - [DA PRESCRIÇÃO] Ressalta a prescrição intercorrente no presente caso. A Lei nº 9.873/99, em seu art. 1º, § 1º. No caso, verifica-se dos autos que tendo a American Airlines protocolado defesa ao auto de infração em 5/3/2013, esta Agência só veio a se manifestar em 30/5/2017, quando proferiu decisão, ou seja, mais de três anos após o protocolo da defesa.

III - [DA NULIDADE DO PROCESSO] Nota-se que, ao final da fls. 2 há a seguinte frase: "*Durante o encontro o INSPAC mostrou ao supervisor o disposto no Art.*". Entretanto, na página seguinte (fls. 3) não há redação qualquer indicando a continuação lógica ao raciocínio que se pretende desenvolver. Vale dizer: o documento está claramente incompleto. Neste sentido, as próprias autoridades envolvidas na análise do caso fizeram referência a tal irregularidade ao despacharem internamente requerendo que seja "*apurado o indício de que o Relatório de Fiscalização esteja incompleto*". (fls.

58). E que o Relatório completo ter sido juntado aos autos, sem que a Recorrente tenha sido notificada a respeito.

IV - [DA NÃO OCORRÊNCIA DE INFRAÇÃO] Cabe pontuar que não ficou comprovado no autos que houve atraso de mais de quatro horas a justificar aplicação do citado no art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010. Assim como já se discorreu no presente recurso, ao dispor que "*não é possível verificar com clareza suficiente que houve uma apuração do fiscal quanto a disponibilidade, ou não, de voos de outras empresas, que não a Gol, para o destino*". (fls. 63). Que o passageiro foi imediatamente embarcado em voo por ele aceito, ou seja, a opção que lhe foi mais conveniente.

V - [DAS MÚLTIPLAS AUTUAÇÕES E BIS IN IDEM] [NON BIS IN IDEM]  
Usa-se as palavras de Rafael Munhoz de Mello:

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

VI - Nesse ponto, deve ser destacado o que prevê o art. 10º, da Resolução ANAC nº 306, de 2014, *in verbis*:

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo.

§ 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 (...)

VII - Requer:

- a) declaração de prescrição;
- b) alternativamente, declaração de nulidade da decisão de primeira instância;
- c) alternativamente, provimento ao recurso por inexistência da infração;
- d) alternativamente, reunião de todos os processos relacionados ao Relatório de Fiscalização nº 000059/2013, com abertura de prazo para manifestação.

1.9. Ato contínuo, os autos foram distribuídos para análise (0945539).

1.10. É o relato. Passa-se à análise.

## 2. PRELIMINARES

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

2.2. **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.

2.3. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 1999.

2.4. Julgo, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

## 3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - Com fulcro no art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise, os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões anteriores, em especial a decisão de primeira instância (0716836).

3.2. O presente processo foi originado após lavratura do Auto de Infração nº 000142/2013 (fls. 1) que retrata em seu bojo o fato de a autuada deixar de oferecer ao passageiro, em caso de atraso por mais de quatro horas no aeroporto de escala ou conexão, as alternativas previstas no art. 4º, da Resolução ANAC nº 141, de 2010, e enquadra a ocorrência no CBA:

*Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*

(...)

*III- Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:*

(...)

*u) infringir as condições gerais de transporte, bem como as demais que dispõem sobre serviços aéreos;*

3.3. A Resolução ANAC nº 141, de 2010, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte, aplicáveis em caso de atraso por mais de quatro horas no aeroporto de escala ou conexão, traz, *in verbis*:

*Art.4º Em caso de atraso no aeroporto de escala ou de conexão por mais de 4 (quatro) horas, o transportador deverá oferecer as seguintes alternativas ao passageiro:*

*I - a reacomodação:*

*a) em voo próprio ou de terceiro, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, na primeira oportunidade;*

*b) em voo próprio, a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro;*

*II - o reembolso:*

*a) integral, assegurado o retorno ao aeroporto de origem;*

*b) do trecho não utilizado, se o deslocamento já realizado aproveitar ao passageiro;*

*III - a conclusão do serviço por outra modalidade de transporte.*

3.4. A análise do fragmento acima explicita a obrigação imposta ao transportador aéreo quanto a ofertar as alternativas previstas em norma, cabendo exclusivamente ao passageiro decidir por aquela que melhor atenda à sua necessidade. A opção trata-se, portanto, de um direito assegurado pela legislação ao passageiro, não cabendo à empresa transportadora decidir pela melhor alternativa.

3.5. Diante do fato, atraso por mais de quatro horas no aeroporto de escala ou conexão, cabe a empresa aérea tomar as providências para que o passageiro possa exercer seu legítimo direito de escolha, ou seja, oferecer a este as alternativas previstas. Deixar de proceder a tal oferta configura infração administrativa sujeitando a empresa à aplicação de sanção.

3.6. No tocante ao argumento da autuada de que não violou o dispositivo em questão, cumpre

salientar que a infração pelo descumprimento ao art. 4º da Resolução ANAC nº 141, de 2010, configura-se pelo não oferecimento das facilidades previstas, contudo, deve-se ter em mente que a obrigação imposta ao transportador aéreo é quanto a **ofertar** as alternativas previstas em norma, **cabendo exclusivamente ao passageiro decidir** por aquela que melhor atenda à sua necessidade. Trata-se, pois, de **dever** da transportadora, e não mera liberalidade, de modo que a opção constitui um direito assegurado pela legislação ao passageiro, não cabendo à empresa transportadora decidir pela melhor alternativa. Nesse sentido, não se sustenta o argumento da autuada de que não teria reacomodado os passageiros em voos de congêneres em razão de não ter dinheiro suficiente disponível para efetuar a compra das passagens. Constitui dever da autuada a reacomodação nos termos ditados pela norma, de modo que compete à empresa adotar medidas e procedimentos que possibilitem o cumprimento do que prega a legislação vigente.

3.7. Diante do fato, cabe à empresa aérea tomar as providências para que o passageiro possa exercer seu legítimo direito de escolha, ou seja, oferecer a este as alternativas previstas. Deixar de proceder a tal oferta configura infração administrativa sujeitando-se a empresa à aplicação de sanção.

3.8. Note-se que não se pode falar em *bis in idem*, haja vista que, apesar de haver um mesmo fato gerador – a conduta da autuada –, esse fato desdobrou-se em diversas infrações, cada uma decorrente da violação dos direitos de um passageiro. É plenamente possível que num mesmo contexto fático a autuada incorra em mais de uma infração. O que se proíbe é a dupla punição pela mesma infração. Ora, os AIs mencionados referem-se a passageiros distintos, o que impede a configuração do *bis in idem*. Assim, resta claro que a autuada incorreu em mais de uma infração, ainda que num mesmo contexto fático.

3.9. Ainda, a empresa equivocadamente alega que, pelo que se entende do art. 10 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, um fato gerador não poderá resultar em mais de um auto de infração. O referido artigo diz claramente que para **cada infração** haverá **um AI**, com a instauração de respectivo processo, motivo pelo qual foram lavrados diversos AIs ao invés de um só. A lei nada fala a respeito da **impossibilidade** de se lavar **mais de um auto** – por infrações **diferentes** – para um mesmo fato. Nesse sentido, cabe salientar que a Administração Pública é pautada pelo princípio da legalidade, dessa forma, não se faz possível interpretar a lei de forma subjetiva, sem competência para tanto, e aplicá-la de forma diferente em cada caso, por se tratar de violação ao princípio da impessoalidade.

3.10. De fato, o *non bis in idem* é um princípio geral do direito que veda a dupla punição, contudo, ele não se aplica neste caso. Na lição de DANIEL FERREIRA:

*O non bis in idem, ao contrário, tem outra especial serventia 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. (Sanções Administrativas, Malheiros Editores)*

3.11. Note-se que os AIs lavrados fazem referência a condutas infracionais distintas, afastando a existência de *bis in idem*. Ademais, cumpre ressaltar que o entendimento doutrinário predominante é o de que para a configuração do *bis in idem* faz-se necessário a presença da dita “Tríplice Identidade”: sujeito, fato e fundamento. Sobre o tema, insta trazer à baila a lição de Cano Campos, segundo o qual o *bis in idem* (grifos nossos):

*(...) não proíbe realmente que alguém possa ser sancionado duas vezes pelos mesmos fatos, senão que seja castigado duas vezes pelos mesmos fatos sobre a base de idêntico fundamento. [...] a identidade de fundamento alude aos bens jurídicos implicados: se o fato de um mesmo sujeito lesiona ou põe em perigo vários bens jurídicos (ou o mesmo bem várias vezes) não há identidade de fundamento e, portanto, cabe a duplicidade de sanções. Por conseguinte, o pressuposto de que parte a regra não é o fato nu, mas o de que o fato lesiona ou põe em perigo um bem jurídico; quer dizer, é o ilícito ou a infração. O pressuposto de fato da norma – o idem – será a infração; a consequência jurídica – o bis –, a sanção. [...] (2001, p. 195-196).*

3.12. Quanto ao argumento da prescrição, não deve prosperar pois em momento algum o processo permaneceu mais de três anos paralisado, pendente de julgamento ou despacho. No caso em tela, observou-se que, após a notificação do Interessado quanto ao Auto de Infração em 9/2/2013 (fls. 8) e a apresentação de defesa em 5/3/2013 (fls. 11 a 19), foi realizada diligência em 11/9/2013, por meio do Despacho nº 301/2013/GFIS/SRE/ANAC (fls. 58). Foi realizada nova diligência em 14/4/2014, por meio do Despacho nº 264/2014/GTAA/SRE (fls. 62 a 63). Tais atos são aptos a serem considerados marcos interruptivos do prazo prescricional, nos termos do art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999.

3.13. Mantém-se a infração.

## 4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. A IN ANAC nº 8, de 2008, determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, de 2008, considerando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

4.2. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (“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, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

4.3. Da mesma forma, entende-se que a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

4.4. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 13/12/2012, que é a data da infração ora analisada. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) desta Agência, ora anexada a esta decisão, ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação. Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

4.5. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

4.6. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), temos que apontar a sua regularidade, por estar dentro dos limites impostos, à época, pela Resolução ANAC nº 25, de 2008.

## 5. CONCLUSÃO

5.1. Pelo exposto, consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17/11/2016, e Portaria nº 2.829, de 20/10/2016, e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução ANAC nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- **POR CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO**, assim, todos os efeitos da decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) por deixar de oferecer ao passageiro Claudio Medeiros, do voo 221 de 11/12/2012 (Miami-Recife), em caso de atraso por mais de quatro horas no aeroporto de escala ou conexão, as alternativas previstas no **art. 4º, incisos I, II e III da Resolução ANAC nº 141, de 2010**, que por sua vez configura mácula ao **art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA)**.

5.2. À Secretaria.

5.3. Notifique-se.

5.4. Publique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 12/11/2018, às 18:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2167697** e o código CRC **DE4B6A9E**.