

**VOTO**
**PROCESSO: 00058.071054/2013-17**
**INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA)**
**DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA**

Auto de Infração (AI)	Crédito de Multa (nº SIGEC)	NUP	Data da Infração	Valor da Multa Aplicada na Primeira Instância
001006/2013	642.418.140	00058.070488/2013-08	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001008/2013	642.419.148	00058.071054/2013-17	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001017/2013	642.420.141	00058.071141/2013-74	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001020/2013	642.421.140	00058.071164/2013-89	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001029/2013	642.422.148	00058.071194/2013-95	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001031/2013	642.457.140	00058.071205/2013-37	20/06/2013	R\$ 7.000,00

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

**Enquadramento:** Art. 302, inciso III, alínea "p" da Lei 7.565 de 19/12/1986.

**Data:** 20/06/2013      **Voo:** 6200      **Aeroporto:** Antônio Carlos Jobim - Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/RJ

**Relator(a):** Thais Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 3.404/ASJIN/2016)

**1. INTRODUÇÃO**

1.1. Inicialmente, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

1.2. Tratam-se de 6 (seis) processos administrativos sancionadores, originados pelos Autos de Infração supra referenciados, com fundamento no artigo 302, inciso III, alínea "p", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

1.3. Descrevem os autos de infração que, durante operação de fiscalização, foi constatado que a empresa **OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA)**, deixou de transportar passageiros com bilhete marcado/reserva confirmada no voo 6200, no dia 20 de junho de 2013, no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim (SBGL), conforme tabela a seguir.

AI	Data Infração	Voo	Passageiro	CPF/RG	Lavratura do AI	Notificação AI	Relatório de Fiscalização	DC1	Notificação DC1
001006/2013	20/06/2013	6200	Lucian Santiago Souza Leite	14.409.284-01 SSP/BA	29/08/2013	06/11/2013	631/2013/GEOP/GGAF	31/03/2014	30/06/2014
001008/2013	20/06/2013	6200	Nilson Rodrigues dos Santos	940.307.665-87	29/08/2013	06/11/2013	632/2013/GEOP/GGAF	31/03/2014	30/06/2014
001017/2013	20/06/2013	6200	Oswaldo Santiago Souza	000.885.655-99	30/08/2013	06/11/2013	633/2013/GEOP/GGAF	31/03/2014	30/06/2014
001020/2013	20/06/2013	6200	Sebastião Franco	083.876.547-52	30/08/2013	06/11/2013	635/2013/GEOP/GGAF	31/03/2014	30/06/2014
001029/2013	20/06/2013	6200	Cláudia da Silva Netto Monteiro	09.300.625-2 IFP/RJ	30/08/2013	06/11/2013	638/2013/GEOP/GGAF	31/03/2014	30/06/2014
001031/2013	20/06/2013	6200	Mirian dos Santos Silva	07.329.626-09 SSP/BA	30/08/2013	06/11/2013	640/2013/GEOP/GGAF	31/03/2014	04/07/2014

**2. HISTÓRICO**

2.1. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização da ANAC descreveu as circunstâncias da constatação da ocorrência que caracteriza a incurso infracionais, observando que a empresa **OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA)**, preteriu um grupo de passageiros portadores de bilhetes marcados ou reservas confirmadas no voo 6200, realizado no dia 20 de junho de 2013, com origem no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim (SBGL), e os acomodou no voo 6255 da própria empresa, na mesma data. Conforme dados fornecidos pela INFRAERO por meio do sistema HSTVOOS, tanto o voo 6200 quanto o voo 6255 foram realizados. Os passageiros informaram que a empresa aérea não justificou o motivo de terem sido

escolhidos e preteridos no voo 6200, sendo que todo processo ocorreu à revelia, sem consulta aos passageiros. A empresa aérea informou que ocorreu substituição da aeronave que realizaria o voo 6200 e que a aeronave substituída tinha uma capacidade menor de assentos disponíveis, sendo assim, a fiscalização lavrou os referidos autos de infração com fundamento no artigo 302, inciso III, alínea "p" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86).

2.2. **Defesa do Interessado** - A empresa aérea tomou ciência das infrações em **06/11/2013** e apresentou as seguintes alegações em sede de defesa prévia:

I - **(Nulidade do Auto de Infração por vício)** - que o campo específico para registro de hora, data e local da ocorrência apresenta informação incongruente com a descrição do fato do Relatório de Fiscalização. Assim entende que o vício do AI acarreta sua nulidade.

II - **(falta de comprovação da infração mencionada)** - Trouxe à baila o artigo 12 da Instrução Normativa nº 08 de 06/06/2008 que traz a informação que o relatório de fiscalização deverá ser instruído com documentos necessários à comprovação da prática de infração, juntando-se sempre que possível, os planos de voo, fotografias, filmagens, laudos, dentre outros que se fizerem necessários. Aduz ainda que não foi mencionada a forma de constatação da prática infracional e que não houve acompanhamento por parte da equipe de fiscalização, tendo em vista a divergência de horários entre o fato e a descrição da ocorrência.

III - **(insubsistência do auto de infração, por falta de fundamento da autuação)** - Alega falta de fundamento da autuação por acreditar no cumprimento da regulamentação em vigor. Descreve que houve manutenção não programada de aeronave em razão de problemas técnicos e que em virtude da mudança, não havia possibilidade de acomodar todos os passageiros, comunicando-lhes portanto, o ocorrido e ofertando voos próprios ou de congênere. O passageiro optou por seguir ao destino no voo 6255, sendo disponibilizada assistência material. Contesta os comprovantes de venda anexados aos RF pois não se referem aos passageiros mencionados nos AI como preteridos no voo 6200.

2.2.1. Por tudo exposto, requereu nulidade e o arquivamento dos autos de infração, uma vez que entende restar comprovado o cumprimento do contrato de transporte.

2.2.2. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - O setor competente, em decisão motivada de primeira instância, em **31/03/2014**, rebateu TODOS os argumentos da defesa prévia e confirmou ato infracional, aplicando a multa no valor de 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 "p", da Lei nº 7.565/1986 - CBA.

2.3. **Recurso Administrativo** - Em grau recursal, a recorrente alega:

I - **(O mesmo argumento apresentado em defesa prévia no que tange à suposta ausência de comprovação da prática infracional);**

II - **(Impossibilidade de convalidação do ato administrativo)** - que após o recebimento da impugnação o órgão de primeira instância administrativa não pode mais convalidar seus atos em atendimento ao princípio da segurança jurídica;

III - **(Não descumprimento da regulamentação)** - que a aeronave programada para operar o voo 6200, do dia 20/06/2013, apresentou problemas técnicos, com necessidade de manutenção não programada por avaria em solo, assim, foi acionada outra aeronave. Afirma que comunicou ao passageiro sobre a troca de equipamento e ofertou-lhe opções de acomodação e assistência, cumprindo dessa forma o disposto na regulamentação.

2.3.1. Diante do exposto, a Recorrente requereu: a) nulidade do Auto de Infração; b) caso superada a preliminar arguida, reforma da decisão para cancelar a penalidade com consequente arquivamento do processo administrativo.

**É o relato. Passa-se ao voto.**

## VOTO

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

### 3. PRELIMINARES

3.1. **Da Regularidade Processual** - Acuso regularidade processual nos presentes feitos, os quais preservaram todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitaram os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo, pois, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

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

4.1. **Quanto à Fundamentação da Matéria – Preterição de Embarque**- Deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada, ou de qualquer forma descumprir o objeto do contrato de transporte de passageiro (o passageiro ficou em solo) configura a infração capitulada na alínea "p" do inciso III do art. 302 do CBA, que assim dispõe, *in verbis*;

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

(...)

III – infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

p) **deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte.**

(Grifou-se).

4.2. O conceito de preterição de embarque consta da Resolução nº 141/2010, no caput de seu artigo 10, que também dispõe, no § 2º do artigo 11, caso específico de excludente da caracterização da prática infracional, *in verbis*:

#### CAPÍTULO III DA PRETERIÇÃO DE PASSAGEIRO

**Art. 10. Deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou reserva confirmada configura preterição de embarque.**

(...)

Art. 11. Sempre que antever circunstâncias que gerem a preterição de embarque, o transportador deverá procurar por passageiros que se voluntariem para embarcar em outro voo mediante o oferecimento de compensações.

§ 1º As compensações de que trata o caput deverão ser objeto de negociação entre o passageiro e o transportador.

§ 2º Não haverá preterição caso haja passageiros que se voluntariem para ser reacomodados em outro voo mediante a aceitação de compensações.

(Grifou-se)

4.3. Note-se que o artigo 10 acima transcrito limita-se a dar o conceito de preterição, sendo que a tipificação da conduta propriamente dita é aquela constante do já citado artigo 302, inciso III, alínea "p" do CBA, de onde se extrai o comando específico da prática proibitiva imposta às empresas concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos.

4.4. Entretanto, cabe ressaltar que, pela leitura do artigo 11 supra, impõe-se a necessidade de que os passageiros que deixaram de embarcar **não** tenham se voluntariado a ficar no solo, após negociação com a empresa aérea, para que seja caracterizada a incursão pela empresa aérea na prática infracional.

4.5. Ante o exposto, tem-se que a norma é clara no sentido de que a empresa, ao deixar de transportar passageiro, que não seja voluntário, em voo originalmente contratado, com bilhete marcado ou com reserva confirmada, incorre na prática infracional de preterição de embarque.

#### 4.6. Das Alegações do Interessado e Cotejo dos Argumentos do Recurso Administrativo

4.7. Primeiramente, **quanto ao argumento I do recurso administrativo**, nota-se que a recorrente reitera que o Auto de Infração não se faz acompanhar de documentação comprobatória da prática infracional. Esta relatora entende que tal alegação foi apreciada e rebatida pelo setor competente na decisão de primeira instância. Eis que, respaldado pelo §1º, do art. 50, da Lei 9.784/1999, reitero e adoto como minhas aquelas razões, tornando-as parte integrante deste arrazoado, adicionando-se a elas a seguinte elucidação.

4.8. O conteúdo do parágrafo único do art. 12 da IN nº 08/2008 é cristalino ao evidenciar que a juntada de documentos deva acontecer "sempre que possível":

#### IN ANAC nº 08/2008

Art. 12. O Relatório de Fiscalização, juntamente com o Auto de Infração, quando já emitido, e demais documentos pertinentes, deverá ser encaminhado para Gerência Geral ou Gerência Regional a qual o agente estiver diretamente subordinado.

Parágrafo único. O relatório de Fiscalização deverá ser instruído com documentos necessários à comprovação da prática de infração, juntando-se, **sempre que possível**: planos de voo, fotografias, filmagens, laudos técnicos, FIAM (Ficha de Inspeção Anual de Manutenção), e quaisquer outros documentos que considerar pertinentes.

(Grifou-se)

4.9. Logo, não é possível o entendimento de que o Relatório de Fiscalização não está instruído com documentação hábil a comprovar a prática da infração, posto que tais elementos não são requisitos de validade e subsistência do AI. Em verdade, estes estão enumerados no artigo 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, todos regularmente observados e constantes daquele documento. Por este motivo, entende-se que não há vício do AI por ausência de requisitos e, da mesma forma, não há que se falar em sua nulidade. Resta, de forma clara e objetiva, a descrição da ocorrência no AI, ao consignar que a empresa aérea **OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A - "AVIANCA"**, deixou de transportar passageiro com bilhete marcado/reserva confirmada no voo 6200, no dia 20 de junho de 2013, no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim (SBGL).

4.10. **No tocante aos argumentos II do recurso** acerca da impossibilidade de convalidação do ato administrativo, após o recebimento da impugnação, vale tecer algumas considerações.

4.11. O art. 55 da Lei 9.784/99, dispõe que "*em decisão, na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.*"

4.12. Também dispondo acerca da convalidação a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, traz em seu artigo 9º:

Art. 9º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

4.13. Importante considerar também o disposto na Instrução Normativa ANAC nº 08:

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

[...]

VI – erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

(sem grifos no original)

4.14. Assim, uma vez constatado vício meramente formal e sanável no Auto de Infração, o decisor de primeira instância convalidou o ato administrativo, uma vez que não refletiu nenhum prejuízo à interessada nem afronta ao contraditório e ampla defesa. É certo que a convalidação encontra limites pois de um lado está o princípio da legalidade, e de outro, o princípio da segurança jurídica, nem sempre devendo ser aquele privilegiado em detrimento deste, sendo necessário analisar o caso concreto.

4.15. Como bem leciona Weida Zancaner: "(...) a Administração não poderá mais convalidar seus atos administrativos se estes já tiverem sido impugnados pelo particular, **exceto se tratar de irrelevante formalidade, pois neste caso os atos são sempre convalidáveis**". (Da Convalidação e da Invalidação dos Atos Administrativos, 2. ed. São Paulo, Malheiros, 2001, p. 56). Com efeito destaca Ilda Valentim: "seguir o princípio da legalidade, de maneira formalista e invalidar atos que poderiam perfeitamente ser convalidados, é ignorar todos os demais princípios e privilegiar o legalismo". (Atos Administrativos e sua Convalidação face aos Princípios Constitucionais. Artigo. Data 13/04/2006. Disponível em <http://www.viajus.com.br>).

4.16. Desse modo, ainda que o ato de convalidação do Auto de Infração tenha se dado após a impugnação do particular, esta não encontra impedimento pois guarda consonância com os princípios que regem a Administração Pública.

4.17. Finalmente, quanto ao argumento III do recurso de que a recorrente não descumpriu a regulamentação, destaco que a mera alegação da empresa aérea, destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece os atos da Administração e a recorrente não trouxe aos autos nenhuma prova que tenha o condão de afastar sua responsabilidade.

4.18. Vale lembrar que a autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto do art. 37 desta lei.

4.19. A presunção de legitimidade encontra seu fundamento no princípio da legalidade da Administração (ar. 37, CF) e assim revela a conformidade do ato com a lei, daí serem dotados da chamada fé pública. Já a presunção de veracidade, inerente à de legitimidade respeito aos fatos alegados pela Administração para a prática do ato. "Trata-se de presunção relativa (juris tantum) que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72). Assim, não pode ser afastado os fatos apurados pelo Auto de Infração sem a substancial e inequívoca prova do interessado, o que não houve na defesa da Recorrente.

4.20. Cumpre asseverar que a única hipótese de excludente de punibilidade pela preterição se dá quando o passageiro se voluntaria para ser acomodado em outro voo mediante aceitação de compensações, conforme clara disposição do §2º do art. 11 da resolução 141/2010. No caso em epígrafe, o passageiro deixou de ser transportado em bilhete marcado e não se voluntariou para ser acomodado em outro voo mediante aceitação de compensações, não restando dúvidas que houve a infração tipificada no artigo 302, inciso III, alínea "p" do CBA.

4.21. Quanto à alegação da empresa aérea de que o fato apurado decorreu de manutenção não programada da aeronave que operaria o o voo 6200, do dia 20/06/2013, entendo que tal fato configura fortuito interno da empresa, vez que previsível, monitorável e possível de ser acompanhado. Nesse sentido, somente o caso fortuito externo - que se configura ser imprevisível e inevitável, alheio à organização do transportador aéreo teria o condão de excluir a responsabilidade do transportador. O Tribunal Regional Federal - TRF, já se manifestou nesse sentido:

TRF da 2ª. Região: ADMINISTRATIVO. ANAC. MULTA POR ATRASO DE VOO. AFRONTA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE NÃO CARACTERIZADA. PROBLEMAS TÉCNICOS. FORTUITO INTERNO. OBSERVÂNCIA DOS PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE: "4. **Problemas técnicos são inerentes ao serviço prestado, isto é, estão englobados na ideia de risco da atividade, caracterizando-se como fortuito interno, o que não afasta a responsabilidade da companhia aérea, sob pena da privatização dos lucros e socialização dos prejuízos.**" (grifamos)

(AC 201151015045506. Relator(a): Desembargador Federal ALUISIO GONÇALVES DE CASTRO MENDES. Julgamento: 02/07/2013.)

4.22. Logo, a alegação trazida em recurso não prospera na medida em que a empresa deve ser diligente, no sentido de buscar sempre evitar transtornos que, porventura, possam vir a prejudicar o cumprimento do contrato de transporte com o passageiro. E mais, aceitar tal argumento implicaria, como bem posto pela jurisprudência transcrita, privatização dos lucros da empresa e socialização dos prejuízos, conduta que é vedada pelos nortes de fomento ao setor de aviação erigidos pela Lei de Criação desta Agência.

4.23. Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo AI.

## 5. DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, deve-se verificar a possibilidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O **Código Brasileiro de Aeronáutica** dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil

determina em seu **art. 22** que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

5.2. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

5.3. **ATENUANTES** - No caso em tela, não se vislumbra a possibilidade de aplicação de qualquer condição atenuante dentre aquelas dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução nº 25/08, pois, conforme consulta diligenciada ao SIGEC – Sistema Integrado de Gestão de Créditos da ANAC, que se faz juntar aos autos (Anexo), identifica-se que houve condenação em definitivo para infração cometida pela empresa no ano anterior à ocorrência, como por exemplo os **créditos de multa nºs 637.720.133 e 638.238.130**, cujas infrações ocorreram, respectivamente, em **27/12/2012 e 13/06/2013**.

5.4. **AGRAVANTES** - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação de nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise.

5.5. Nos casos em que **não há agravantes, nem atenuantes, ou quando estas se compensem, deve ser aplicado o valor médio** da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

5.6. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO** do valor da multa no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

## 6. CONCLUSÃO

6.1. Ante o exposto, voto pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** dos Recursos, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) cada, conforme tabela abaixo.

Auto de Infração (AI)	Crédito de Multa (nº SIGEC)	NUP	Data da Infração	Valor da Multa aplicada em definitivo
001006/2013	642418140	00058.070488/2013-08	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001008/2013	642419148	00058.071054/2013-17	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001017/2013	642420141	00058.071141/2013-74	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001020/2013	642421140	00058.071164/2013-89	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001029/2013	642422148	00058.071194/2013-95	20/06/2013	R\$ 7.000,00
001031/2013	642457140	00058.071205/2013-37	20/06/2013	R\$ 7.000,00

6.2. É o voto desta Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **THAIS TOLEDO ALVES, Analista Administrativo**, em 14/06/2017, às 20:56, 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/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0742255** e o código CRC **17B62732**.

SEI nº 0742255



## CERTIDÃO

Brasília, 14 de junho de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 448ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00058.071054/2013-17

**Interessado:** OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. (AVIANCA)

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 642.419.148

**AINI:** 001008/2013

#### **Membros Julgadores ASJIN:**

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 - Portaria ANAC nº 3.404/DIRP/2016 - **Relatora**
- Alfredo Eduardo Anastácio de Paula – SIAPE 1438735 - Portaria ANAC nº 2.218/DIRP/2014.

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

**A ASJIN, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso**, mantendo os termos da decisão de primeira instância, aplicando sanção no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **ALFREDO EDUARDO ANASTACIO DE PAULA, Analista Administrativo**, em 14/06/2017, às 19:39, 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 **THAIS TOLEDO ALVES, Analista Administrativo**, em 14/06/2017, às 20:29, 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 **BRUNO KRUCHAK BARROS, Presidente de Turma**, em 14/06/2017, às 21:21, 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 [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0767268** e o código CRC **4BE14D09**.

---