



VOTO

PROCESSO: 00066.006011/2019-57

INTERESSADO: IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPANA SOCIEDAD ANONIMA OPERADORA

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Auto de infração: 007802/2019

Data da Infração: 09/09/2018

Crédito de multa (SIGEC): 668066196

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

Enquadramento: Artigo 302, inciso III, alínea "u" da Lei 7565 de 19/12/1986 c/c art. 27, inciso III da Resolução nº 400 de 13/12/2016.

Relatora: Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017).

1. RELATÓRIO

1.1. Trata-se de recurso interposto pela **IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA**, em face da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada 4 (quatro) multas, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 668066196, por descumprimento ao disposto no art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei 7565 de 19/12/1986 c/c art. 27, inciso III da Resolução nº 400 de 13/12/2016.

1.2. O Auto de Infração nº 007802/2019 (2778627), lavrado em 08/03/2019, descreve que:

HISTÓRICO

A empresa Ibéria deixou de oferecer gratuitamente a assistência material de HOSPEDAGEM nos casos dispostos no art. 26.

DADOS COMPLEMENTARES

Data da Ocorrência: 09/09/2018 - Aeroporto de origem: SBGR - Número do Voo: 1374

Nome do passageiro: Marcio Mallachini

Nome do passageiro: Solange do Carmo Pinto Mallachini

Nome do passageiro: Bianca Mallachini

Nome do passageiro: Luigi Mallachini

1.3. A Fiscalização da ANAC detalha as circunstâncias da constatação da ocorrência no

Relatório de Ocorrência nº 008165/2019 (2778648), da seguinte forma:

DOS FATOS

No dia 04/10/2018, o passageiro Sr. MARCIO MALLACHINI CPF: 282.779.098-02 registrou a manifestação número 20180080414 no Sistema STELLA, relatando que adquiriu passagens para ele e sua família na empresa Ibéria através da agência de viagens CVC.

A programação original definia o embarque para o dia 09/09/2018, no aeroporto de Guarulhos, voo 1374, das 10h25min, com escala em Madri e destino final Roma, a agência de viagem CVC entrou em contato no dia 06/09/2018, para informar que o voo estaria cancelado.

O Passageiro recebeu a informação sobre a acomodação no voo LA7350 das 23h50min dia 09/09/2018 com a empresa aérea LATAM, para o mesmo destino, mas alterou a escala do passageiro para Londres e destino final Roma.

Ao chegar ao aeroporto na data e horário estabelecidos pela empresa, o passageiro e sua família não conseguiram fazer o check in com o localizador informado (WDPHEC), após uma série de transtornos, os passageiros foram novamente acomodados no voo LA8114 do dia 10/10/2018 às 15h40min, segundo seu relato, não recebeu nenhum tipo de assistência material e se deslocou para se hospedar em um hotel com sua família por meios próprios.

A empresa LATAM foi questionada através do sistema Stella e respondeu não ter responsabilidade, uma vez que a reserva é da Ibéria.

Foi confeccionado o Ofício nº 85/2019/GRU/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC onde a empresa Ibéria foi questionada sobre motivos do cancelamento e fornecimento de indenização e assistências.

Até a data de lavratura deste Auto de Infração não havia resposta da empresa Ibéria, tampouco solicitação de dilação de prazo, tendo sido a mesma autuada por se negar a prestar informações a esta agência.

Desta forma, fez-se o entendimento de que o passageiro e sua família não receberam assistências de hospedagem.

Marcio Mallachini - CPF: 282.779.098-02

Solange do Carmo Pinto Mallachini - CPF: 142.747.038-35

Bianca Mallachini - CPF: 523.497.838-98

Luigi Mallachini - CPF: 523.498.138-00

1.4. Anexados aos autos constam, ainda, a Manifestação registrada no sistema STELLA sob o protocolo nº 20180080414 e Ofício nº 85/2019/GRU/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC encaminhado à Ibéria (2797758).

1.5. Em 13/03/2019, a Interessada foi notificada acerca da autuação, conforme assinatura aposta no próprio AI (2797699).

1.6. Em 02/04/2019, conforme Recibo Eletrônico de Protocolo (2872398), apresentou defesa. Alega que o voo em referência foi operado pela empresa Latam Airlines, ainda que o bilhete tenha sido adquirido junto à Iberia, tanto é que a própria Latam procedeu com a realocação dos passageiros para o dia subsequente ao originalmente contratado, tendo em vista que possui toda a ingerência sobre o voo que efetivamente operou. Logo, a Latam deveria prestar toda a assistência aos passageiros, tal como hospedagem e alimentação, pois se enquadra exclusivamente na condição de transportadora aérea internacional. Assim, requer que seja reconhecida que a Iberia não possuía qualquer responsabilidade pelo provimento de assistência material aos passageiros, já que esta não se enquadra, no caso concreto, na qualidade de transportadora, já que o voo reclamado pelos passageiros era operado pela empresa Latam.

1.7. Em 30/05/2019, a GTAA/SFI proferiu decisão em primeira instância (3052098). Afastou todos os argumentos de defesa e decidiu pela aplicação de 4 (quatro) multas, no patamar médio, ante a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes, no valor de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), para cada uma das 4 (quatro) condutas - deixar de oferecer gratuitamente a assistência material de hospedagem.

1.8. Em 08/07/2019, conforme faz prova o AR (3233421), Interessada foi notificada da decisão, por meio do Ofício nº 5820/2019/ASJIN-ANAC (3201607).

1.9. Em 18/07/2019, a Interessada protocolou recurso (3254447), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo (3254448), oportunidade em que alega: (i) vícios formais na fundamentação da decisão; (ii) ser importante fazer correta aplicação do art. 259 do CBA e a distinção entre transportador contratual e de fato, dado que a Ibéria não tem nenhuma responsabilidade pelo fato relatado, já que como transportadora contratual, não possuiu ingerência sobre o voo que seria operado pela LATAM AIRLINES; (iii) que não há nos autos nenhuma informação de que a empresa Latam também tenha sido autuada, o que poderia trazer uma duplicidade de penalidade, vedado em nosso ordenamento jurídico; (iv) inconsistência na narrativa dos fatos, uma vez que a LATAM é quem realizou o check-in dos passageiros, procedeu a reacomodação, impediu o embarque e não prestou a devida assistência aos passageiros, sob a frágil e nefasta alegação de que a reserva era da Autuada. Assim, requer que seja reformada a decisão, arquivando-se o AI, nos termos do artigo 33, inciso I, da Resolução nº 472/2018.

1.10. Em segunda instância, no dia 18/11/2019, o presente processo foi convertido em diligência, nos termos do Parecer nº 1312/2019/JULG ASJIN/ASJIN e Decisão Monocrática de Segunda Instância nº 1539/2019 (3649868 e 3706098), no intuito de buscar elementos necessários para o deslinde da materialidade do caso. Para isso, foram solicitados os seguintes esclarecimentos:

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

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

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

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

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

1.11. Por se tratar de matéria afeta a diversos setores da ANAC, primeiramente, a Gerência Técnica de Negociação de Acordos de Serviços Aéreos - GTNA se manifestou, por meio do Despacho GTNA (4247234), datado de 14/04/2020, nos seguintes termos:

(...)

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

A possibilidade de que empresas aérea formem arranjos para comercialização de serviços está prevista no Art. 192 do Código Brasileiro de Aeronáutica:

"Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica."

Por seu turno, a regulação do dispositivo supramencionado, quanto a possibilidade de realização de operações em código compartilhado (*codeshare*) foi feita pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC), por meio da Portaria nº 70 de 1999, que continua em vigor.

Ao teor de tal Portaria, (art. 1º), o código compartilhado é: "*um acordo de cooperação comercial e sua operação consiste na colocação do código de identificação de voo de uma empresa aérea em voo operado por outra empresa aérea.*"

Cumprir destacar que as operações em código compartilhado devem ser previamente submetidas a análise da ANAC, que no caso de voos internacionais utiliza como critério de controle a existência de regra nos Acordos sobre Serviços Aéreos que permitam tais arranjos.

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

Não é possível afirmar se houve operação em Código Compartilhada para o caso concreto de acordo com os elementos apresentados na instrução processual, ou ainda se ocorreu uma acomodação dos passageiros em voo de outra empresa em função do cancelamento do voo originário.

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

Estabelece a Portaria nº 70 de 1999 que: “Art. 4º. A comercialização de serviços de transporte aéreo em Código Compartilhado deverá ser realizada em nome do transportador contratual o qual será inteiramente responsável pelo integral cumprimento das obrigações estabelecidas no contrato de transporte concluído com o passageiro, ainda que a operação seja realizada por outra empresa.”

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

Conforme já mencionado nos itens anteriores, o regulamento sobre operações de código compartilhado é de autoria do então Departamento de Aviação Civil, sendo a ANAC sucessora deste, portanto a Portaria nº 70 de 1999/DAC é o regulamento vigente.

Se correta a interpretação da pergunta, e de acordo com a referida Portaria, quando exista operação em código compartilhado deverá o transportador contratual informar ao passageiro sobre a operação ou trecho que será efetuado por empresa distinta do transportador contratual. Além disso, de acordo com o art, 4º, a responsabilidade contratual ocorre em face do transportador contratual.

Quanto à parte final do questionamento, smj. entendo que versa sobre a eventual dúvida quanto à qual empresa estaria obrigada a oferecer a assistência material aos passageiros no caso narrado no processo, se o transportador contratual, ou o transportador de fato, à luz da Resolução nº 400 de 2016. Neste ponto, sugiro o encaminhamento dos autos à GCON/SAS para eventual análise.

(grifo nosso)

1.12. Ato contínuo, os autos foram remetidos à Gerência Técnica de Fiscalização dos Serviços de Transporte Aéreo de Passageiros - GTFT para apreciação da matéria, em especial, quanto ao item IV da referida consulta. Por meio do Despacho GTFT (4261782), datado de 20/04/2020, a área técnica assim se posicionou:

(...)

Conforme consta no art. 225 do Código Brasileiro de Aeronáutica, "considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo". Ainda, tem-se que as obrigações previstas na Resolução nº 400/16 relativas à assistência material devem ser cumpridas por ocasião das contingências de atrasos, cancelamentos e preterição de embarque (art. 26 da Resolução), o que leva à conclusão - como resultado de análise sistêmica das obrigações contidas na Seção III (Da Assistência Material) - de que devem ser cumpridas pelo operador do voo, ou seja, o transportador de fato.

(...)

Ainda, cabe destacar que os fatos que podem dar ensejo à assistência material, previstos no art. 26 da Resolução nº 400/16, são apenas imputáveis a quem opera o voo, restando claro - por decorrência lógica - que a obrigação de prestar a assistência material recai sobre o transportador de fato, visto ser este o único capaz de fazê-lo, por estar presencialmente em contato com o usuário, devendo prestar-lhe o serviço no aeroporto.

(grifo nosso)

1.13. Em 22/04/2020, por meio do Despacho GTAS-SAS (4270512), o processo foi devolvido

à esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância.

1.14. Por força da Medida Provisória nº 928/2020, os prazos processuais estavam suspensos em todos os processos administrativos sancionadores da ANAC, contudo, em razão da perda de sua eficácia e visando a regularidade processual, bem como, a ampla defesa e o contraditório, a Interessada foi intimada, no dia 31/08/2020 (4718037), por meio do Ofício nº 7791/2020/ASJIN-ANAC (4656000), para se manifestar sobre a juntada de novos elementos nos autos.

1.15. Em virtude do esgotamento do prazo concedido à Interessada para manifestação acerca do Ofício nº 7791/2020/ASJIN-ANAC, os autos retornam a esta analista visto já ter atuado no presente caso.

1.16. É o relatório.

2. PRELIMINARES

2.1. Da legitimidade Passiva

2.2. Inicialmente, cumpre mencionar que os argumentos trazidos pela Interessada em grau recursal deixou dúvidas acerca de quem era a obrigação de oferecer a assistência material aos passageiros no caso narrado no processo, se do transportador contratual ou do transportador de fato, à luz da Resolução nº 400/2016. Na oportunidade, esta ASJIN diligenciou à área técnica no intuito de esclarecer a questão.

2.3. Em resposta à referida diligência, a Gerência Técnica de Negociação de Acordos de Serviços Aéreos - GTNA elucida alguns pontos relevantes sobre a matéria, no entanto, a manifestação da Gerência Técnica de Fiscalização dos Serviços de Transporte Aéreo de Passageiros - GTFT é que soluciona o caso. Informa expressamente que, de acordo com o art. 225 do Código Brasileiro de Aeronáutica, "*considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo*", e conclui que as obrigações relativas à assistência material, nos casos do art. 26 da Res. 400/2016, devem ser cumpridas pelo operador do voo, ou seja, o transportador de fato, visto ser este o único capaz de fazê-las, por estar presencialmente em contato com o usuário.

2.4. Ressalta-se que as respostas oferecidas pelos setores técnicos competentes não afastam as alegações do agente fiscal, que identificou determinada conduta em desacordo com a normatização, conforme se verifica no Relatório de Ocorrência nº 008165/2019 (2778648), mas, certamente, não se pode atribuir o fato gerador objeto do presente processo à Iberia Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora, pois, naquela ocasião, não era a transportadora de fato responsável pelo cumprimento das obrigações relativas à assistência material.

2.5. Isto posto, considerando as informações prestadas pelas áreas técnicas, bem como pela instrução dos autos, entendo que o Auto de Infração nº 007802/2019 padece de vício insanável - ilegitimidade de parte -, o qual deverá ser anulado.

2.6. Importante deixar registrado que há tempo hábil para comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração para a LATAM tendo em vista que, pela leitura dos documentos constantes dos autos do processo, era a operadora do voo (LA8114 do dia 10/10/2018 às 15h40min) no qual os passageiros foram reacomodados.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Diante do exposto, deixo de analisar o mérito da questão e passo à conclusão

4. CONCLUSÃO

4.1. Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **ANULAR O AUTO DE INFRAÇÃO Nº 007802/2019 (2778627)**, **CANCELAR** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituiu o **crédito de multa nº 668066196** tendo em vista a ilegitimidade passiva da Interessada no presente

processo, **RESTITUIR** os autos com o teor da decisão à Fiscalização para verificação da eventual necessidade de lavratura de auto de infração para a LATAM e **ARQUIVAR** os presentes autos.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 21/09/2021, às 12:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5712711** e o código CRC **06ECF4E5**.

SEI nº 5712711



VOTO

PROCESSO: 00066.006011/2019-57

INTERESSADO: IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPANA SOCIEDAD ANONIMA OPERADORA

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

- Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 5712711, por **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **ANULAR O AUTO DE INFRAÇÃO N° 007802/2019 (2778627)**, **CANCELAR** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituiu o **crédito de multa nº 668066196** tendo em vista a ilegitimidade passiva da Interessada no presente processo, **RESTITUIR** os autos com o teor da decisão à Fiscalização para verificação da eventual necessidade de lavratura de auto de infração para a LATAM e **ARQUIVAR** os presentes autos.

Marcos de Almeida Amorim

SIAPE 2346625

Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017. - Membro julgador



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 21/09/2021, às 14:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6239051** e o código CRC **5DF00C8A**.

SEI nº 6239051

VOTO

PROCESSO: 00066.006011/2019-57

INTERESSADO: IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPANA SOCIEDAD ANONIMA OPERADORA

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, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 5712711, por CONHECER e **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **ANULAR O AUTO DE INFRAÇÃO Nº 007802/2019 (2778627)**, **CANCELAR** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituiu o **crédito de multa nº 668066196** tendo em vista a ilegitimidade passiva da Interessada no presente processo, **RESTITUIR** os autos com o teor da decisão à Fiscalização para verificação da eventual necessidade de lavratura de auto de infração para a LATAM e **ARQUIVAR** os presentes autos.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 21/09/2021, às 15:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6239255** e o código CRC **8FDB6BF0**.

SEI nº 6239255



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

523ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN – 21/09/2021

Processo (NUP): 00066.006011/2019-57

Interessado: IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPANA SOCIEDAD ANONIMA OPERADORA

Crédito de Multa (SIGEC): 668.066/19-6

AINI: 007802/2019

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Turma Recursal RJ-ASJIN
- Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 - Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017 – Relatora
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017 - Membro julgador

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, decidiu por **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **ANULAR O AUTO DE INFRAÇÃO N° 007802/2019 (2778627)**, **CANCELAR** a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituiu o **crédito de multa nº 668066196** tendo em vista a ilegitimidade passiva da Interessada no presente processo, **RESTITUIR** os autos com o teor da decisão à Fiscalização para verificação da eventual necessidade de lavratura de auto de infração para a LATAM e **ARQUIVAR** os presentes autos.

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.

Encaminhe-se à Secretaria desta ASJIN para as providências de praxe.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 22/09/2021, às 12:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 22/09/2021, às 14:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 22/09/2021, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6243581** e o código CRC **D7D07518**.
