

OFÍCIO Nº 642/2020/AESINT/GM

Brasília, 07 de abril de 2020.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada **Soraya Santos**
Primeira-Secretária da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 106/2020, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto.

Senhora Primeira-Secretária,

1. Em atenção ao Requerimento de Informação nº 106/2020 (SEI nº 2270390), de autoria do Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PRB/AM), datado de 12 de fevereiro de 2020, que solicita esclarecimentos sobre a prestação e fiscalização de serviços de táxi-aéreo, presto as seguintes informações.

2. Inicialmente, esclarecemos que estamos acompanhando e apoiando iniciativa do Fórum Brasileiro de Transporte Aéreo, que apresentou diversas sugestões para o crescimento e aperfeiçoamento do setor aéreo voltado à aviação geral, experimental e táxi aéreo no seu Relatório Oficial do ano de 2019 (SEI nº 2334221). Nesse sentido, demandei à Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC que estabelecesse uma agenda de trabalho para avaliação de todas as sugestões encaminhadas.

3. Especificamente em relação à fiscalização de serviços de táxi-aéreo, a SAC encaminhou consulta à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para resposta dos questionamentos apresentados. Por meio do Ofício nº 164/2020/GAB-ANAC (SEI nº 2342613), de 17 de março de 2020, e seu anexo (SEI nº 2342617), a ANAC apresentou seu entendimento acerca dos temas apontados no Requerimento de Informação nº 106/2020 (SEI nº 2270390).

Brasília, 20 de maio de 2020

4. Dessa forma, coaduno com a avaliação da importância do tema e entendo que essa primeira consulta não esgota os detalhes necessários ao seu completo entendimento, segundo o qual, como destacado pela ANAC, deve ser necessária a realização de Audiências Públicas, mesmo que de forma virtual, diante do atual cenário de crise na saúde pública.

5. Ressalto que a complexidade do tema não tem impedido esta Pasta em atuar para o aprimoramento do setor. Recentemente, foi publicada a Portaria nº 880 da ANAC (SEI nº 2381595), de 27 de março de 2020, que autorizou o transporte de carga por operador certificado sob o RBAC nº 135, visando a facilitar o transporte de material biológico (classificado como “artigo perigoso”), em função das ações de combate à Pandemia do COVID-19.

6. Por fim, encaminho em anexo as respostas às informações solicitadas elaboradas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC por meio do Ofício e anexo supracitados; a Portaria nº 880 da ANAC (SEI nº 2381595), de 27 de março de 2020, e o Relatório Oficial do Fórum Brasileiro de Transporte Aéreo do ano de 2019 (SEI nº 2334221), os quais contêm informações mais detalhadas.

Atenciosamente,


TARCISIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
+55 (61) 3314-4154 - www.anac.gov.br

Ofício nº 164/2020/GAB-ANAC

Brasília, 17 de março de 2020.

Ao Senhor,

CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO

Chefe de Gabinete

Secretaria Nacional de Aviação Civil - SNAC

EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes - Bairro Setor Sudoeste

Brasília/DF

CEP 70673-150

Assunto: **Requerimento de Informação nº 106, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto.**

Referências: **Ofício nº 190/2020/GAB-SAC/SAC**

Processo ANAC SEI nº 00058.008476/2020-85

Anexo: **Relação de Empresas (SEI ANAC nº 4129800)**

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Refiro-me ao Ofício nº 190/2020/GAB-SAC/SAC, por meio do qual foi encaminhado o Requerimento de Informação nº 106/2020, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto, que solicita informações a respeito da prestação e fiscalização de serviços de táxi-aéreo. A respeito do assunto, seguem os esclarecimentos devidos, na ordem em que os questionamentos foram formulados

"Questionamento 1. No Projeto de Lei nº 6.961, de 2010, do Poder Executivo, ainda em tramitação na Câmara dos Deputados, propõe-se que os serviços de táxi-aéreo sejam classificados como serviços aéreos privados, nos seguintes termos:

[...]

Deseja-se saber":

- a) *"quais as implicações da mudança ali proposta, considerando os aspectos da oferta e do preço dos serviços, da segurança das operações e da atuação regulatória e fiscalizatória da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac?"*

2. Considerando que vigora no setor aéreo brasileiro o modelo de liberdade tarifária, não há ingerência da ANAC sobre o estabelecimento dos preços, bem como na oferta de serviços praticados pelo mercado. Eventuais impactos econômicos da classificação de serviços de táxi-aéreos como serviços aéreos privados careceriam de estudos mais abrangentes para se apresentar uma resposta qualificada.

3. Acerca da segurança das operações e da atuação regulatória e fiscalizatória da ANAC, não vislumbram-se alterações no âmbito da Agência trazidas pelo Projeto de Lei nº 6.961/2010, especialmente pelas considerações que apresentadas no item a seguir.

b) "*no caso de se adotar a classificação proposta, as empresas e operações de táxi-aéreo passariam a ser regidas pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA nº 91, em vez do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 135?*"

4. Tal questionamento se refere à proposta de as operações de táxi-aéreo passarem a ser definidas como "transporte aéreo privado", diferentemente do que consta nos dispositivos vigentes do Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, que as definem como "transporte aéreo público não regular".

5. Nesse sentido, cabe observar que o fato de ser caracterizado como "transporte aéreo público não regular" não impede que o serviço de táxi aéreo seja prestado por um operador da iniciativa privada. Quem presta hoje o serviço é um operador privado, mas isso não tira do serviço o seu caráter público, que implica que o serviço aéreo satisfaz uma ou mais necessidades essenciais ou secundárias da sociedade, devendo, portanto, atender a critérios mínimos de segurança, continuidade, igualdade, modicidade, eficiência, transparência, dentre outros critérios que são aplicáveis aos serviços públicos.

6. Ainda que a designação passe a ser de "transporte aéreo privado", o fato é que os operadores de táxi aéreo continuarão a transportar passageiros e cargas, em caráter remunerado, que apresentam características de assimetria de informação entre contratado (operador aéreo) e contratante (passageiro ou da carga), cabendo à ANAC tutelar o risco que o usuário comum não é capaz de administrar. Neste sentido, no entendimento desta Agência, mesmo com a mudança na denominação de "transporte aéreo público não regular" para "transporte aéreo privado", as operações de táxi aéreo não poderiam deixar de serem regidas pelo RBAC nº 135.

c) "*na experiência internacional, há países que não requerem das empresas e operações de táxi-aéreo as exigências previstas no RBAC nº 135?*"

7. Da experiência internacional, ainda que com alterações taxonômicas, observa-se ser amplamente praticada a implantação de exigências mais abrangentes para aqueles operadores que realizam transporte de pessoas e bens de modo comercial frente aqueles que o fazem por proveito próprio. Ponto comum a tal abordagem é a busca por garantir a entrega de um serviço confiável e seguro, que não exponha vidas e bens a riscos mitigáveis decorrentes da atividade aérea.

d) "*esse Ministério já se pronunciou, por intermédio de nota técnica ou instrumento análogo, a respeito da proposta de se classificar os serviços de táxi-aéreo como serviços aéreos privados, apresentada pelo governo em 2010?*"

8. Esta Agência desconhece a existência de tal manifestação ministerial.

Questionamento 2. Qual o panorama dos serviços de transporte por táxi-aéreo no Brasil? Pede-se:
empresas com certificação operacional e outorga de operação; sede e nome de cada uma delas; número e tipo de aeronaves; extensão do corpo de tripulantes; voos realizados em 2019; passageiros transportados em 2019; estatística de acidentes nos anos de 2015 a 2019; número de empresas que, nos

últimos cinco anos, ingressaram no mercado; número de empresas que, nos últimos cinco anos, deixaram o mercado; aeroportos mais utilizados, por região".

9. O número de aeronaves registradas **exclusivamente** na categoria TPX (táxi aéreo) e em situação normal de aeronavegabilidade, à época de dezembro de 2019, era de 503 aeronaves. Acerca do "tipo de aeronave" destaca-se que o termo permite interpretações diversas como a classificação por motorização, se de asa fixa ou rotativa, se dedicada ao transporte de passageiros ou carga, se requerida tipo ou classe (vide definições constantes no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 61), dentre outros. Desta feita, segue anexo tabela com a relação de empresas, na qual são apresentados a razão social, número do CNPJ, número do COA, situação do COA, modelos de aeronaves operados, endereço da sede administrativa e da base principal de operações. Optou-se por informar os operadores com COA vigente e autorização para operar válida e COA vigente e com a autorização para operar vencida, dado que esta situação é precária e durará até a emissão da nova autorização para operar.

10. Ademais, tem-se que de 2015 a 2019, 18 (dezoito) empresas entraram no mercado. No mesmo período 18 (dezoito) empresas tiveram seu COA cassado ensejando em sua saída do mercado.

11. No que tange a estatística de acidentes, conforme os registros da Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP/ANAC, entre 2015 e 2019 foram registrados 42 acidentes no segmento táxi aéreo, distribuídos anualmente conforme a tabela a seguir, que também apresenta a taxa de acidentes calculada como a razão entre número de acidentes por 100 mil horas voadas pelo segmento táxi aéreo, cujo valor é estimado conforme metologia dessa Assessoria.

Ano	Nº de Acidentes (Táxi Aéreo)	Taxa de Acidentes por 100 mil horas de voo (Táxi Aéreo)
2015	8	3,86
2016	7	3,69
2017	17	9,02
2018	6	3,20
2019	4	2,19

12. É válido ressaltar que, com o intuito de fornecer à comunidade aeronáutica informações relevantes sobre o desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira, a ANAC publica o Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO). A última versão disponível do relatório foi elaborada em 2019 e traz informações consolidadas até o ano de 2018. Particularmente, há uma seção dedicada ao Táxi Aéreo no relatório, cujo foco se dá na análise dos acidentes ocorridos entre 2014 e 2018 e que pode ser consultada nas páginas 50 a 54 do Relatório Anual de Segurança Operacional 2018. Os Relatórios Anuais de Segurança Operacional da ANAC podem ser consultados em <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/seguranca-operacional/informacoes-de-seguranca-operacional/relatorio-anual-de-seguranca-operacional>.

13. Cumpre ainda observar que o Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, em seu Art. 3º, dispõe que o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA ,do Comando da Aeronáutica, é o órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER, competindo-lhe, entre outras funções, a de exercer a função de autoridade de investigação SIPAER e de gerenciar os sistemas obrigatórios e voluntários de notificação de ocorrências Nesse sentido, é o CENIPA o órgão que registra as ocorrências aeronáuticas no Brasil, sendo a ANAC comunicada por aquele Centro após a confirmação de um evento. Assim sendo, convém salientar que o CENIPA é o órgão que dispõe das informações primárias de acidentes no País, sugerindo-se, portanto, consulta formal àquele órgão ou a utilização do Painel SIPAER, que é uma ferramenta desenvolvida pelo CENIPA que possibilita a visualização dos dados de ocorrências registradas nos últimos 10 anos. Em especial, aquelas relacionadas ao Táxi Aéreo podem ser visualizadas aplicando-se o filtro correspondente no campo

"segmento". O Painel SIPAER é facilmente acessível por meio da internet, através do link: <http://painelsipaer.cenipa.aer.mil.br/>.

14. Por fim, vale ressaltar que, uma vez que o Relatório Anual de Segurança Operacional não considera ocorrências envolvendo aeronaves estrangeiras, experimentais ou com reserva de marcas, ocorrências relacionadas a atos de interferência ilícita, e operações de defesa civil ou segurança pública, é possível existir diferenças entre o número de ocorrências ali registrados e aqueles disponibilizados pelo CENIPA.

"Questionamento 3. Qual o protocolo adotado pela fiscalização para caracterizar o TACA (Táxi-Aéreo Clandestino)? Quantas autuações houve em 2019? Quantas redundaram na efetiva aplicação de penalidade? Qual o montante arrecadado?"

15. O protocolo adotado em ações fiscais está descrito em um manual em uso pela fiscalização que, por sua natureza e pelo seu conjunto de orientações, é restrito, sendo acessível apenas ao corpo de servidores designados para a ação fiscal. Frise-se também que esse manual é passível de revisão constante, na medida de acúmulo de experiência com os casos constatados, nos quais situações inusitadas possam requerer medidas específicas ainda não previstas.

16. Importante esclarecer que apenas com a Resolução ANAC nº 540, de 24 de janeiro de 2020, que atualizou a Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a legislação de aviação civil incorporou a nomenclatura oficial de Transporte Aéreo Clandestino de Passageiros - TACA. Anteriormente, a caracterização dessa infração se dava, essencialmente, pela aplicação das alíneas 'f' do inciso I, 'f' do inciso III e 'j' do inciso VI, todos do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

17. Ocorre que desses fundamentos é igualmente possível caracterizar outras infrações além de TACA e, por isso, o Sistema de Multas e Infrações - SMI não permite divisar dentre todos os autos já emitidos com base nesses fundamentos legais quais se referem à TACA e quais se referem outros tipos de infração. Assim, não é possível precisar o número de autuações e o montante arrecadado com multas referentes à TACA.

18. De qualquer forma, caso seja informação útil para esclarecimento do Parlamentar, no rol de ações contempladas na descrição acima, de todas as ações fiscais presenciais empreendidas em 2019, 232 (duzentos e trinta e duas) resultaram em interdições cautelares, às quais convém serem diferenciadas de autos de infração, objeto do questionamento específico sobre o ano de 2019. As interdições cautelares se referem a medidas urgentes e necessárias para mitigar ou neutralizar risco de acidentes aéreos. A interdição cautelar é formalizada por auto específico em processo **distinto e independente** do processo sancionatório, implicando na suspensão provisória de atividade aérea e perdurando até que medidas estabelecidas pela ANAC para neutralização ou mitigação do risco detectado sejam adotadas.

"Questionamento 4. Qual o tempo médio gasto para o cumprimento de cada uma das fases do processo de certificação operacional da empresa e para a outorga da autorização para que ela possa operar, considerando, neste caso, inclusive o tempo gasto até que haja deliberação da diretoria da Anac? Alguma providência já foi ou vem sendo tomada no intuito de conferir mais agilidade a esse processo? Do que se trata? Qual o valor cobrado pela Anac para andamento dos processos de certificação e de outorga? Em relação aos aspectos aqui mencionados, a Anac possui dados comparativos de seu desempenho administrativo com o de agências da mesma natureza, em outros países?"

19. Cabe inicialmente esclarecer que o processo de certificação é dividido em 5 fases, conforme item 5.2.3 da IS 119-004F, a saber:

Fase 1 - Solicitação prévia;
 Fase 2 - Solicitação formal;
 Fase 3 - Avaliação de documentos;
 Fase 4 - Demonstrações e inspeções; e
 Fase 5 - Certificação.

20. Acerca do tempo médio por fase do processo de certificação, considerando os processos de 2013 a 2018 tem-se, em dias:

Fase	Tempo médio serviço	Tempo médio sobrestando	Tempo médio total
Fase 1	90	36	126
Fase 2	61	62	123
Fase 3	310	153	463
Fase 4	180	80	260
Fase 5	5	0	5

21. A ANAC tem buscado melhorias processuais e regulamentares de modo a obter tempos de certificação menores com entrantes apresentando documentos de melhor qualidade. Fazem parte de tais medidas: redesenho do fluxo do processo, revisão normativa, divulgação de boas práticas e orientações normativas em sítio, dentre outros.

22. No que tange aos valores cobrados para andamento do processo de certificação, verifica-se previsão para recolhimento de TFACs referentes às fases 1, 2 e 4. Para a fase 3, aplicam-se as TFACs referentes às análises de material. Tais TFACs não estão vinculadas ao processo de certificação em si mas à análise do material apresentado. Não há TFAC referente à fase 5. Valores podem ser consultados no site da Agência: <https://www.anac.gov.br/perguntas-frequentes/operacoes-aereas/aviacao-geral/tfac-taxa-de-fiscalizacao-da-aviacao-civil>.

23. Ressalta-se que o valor a ser recolhido varia em função do grupo ao qual a empresa se enquadra, grupo este que é definido pelo número de aeronaves com o qual a empresa está se certificando, número de assentos, tipo de motorização, se haverá operação nacional ou internacional, se haverá operações agendadas ou não agendadas e se haverá operações com aeronaves de asa fixa ou rotativa, bem como com relação aos manuais aplicáveis à operação que se pretende conduzir.

"Questionamento 5. As condições excepcionais da região amazônica (baixíssima acessibilidade) justificariam a adoção de regras particulares, menos rígidas, para a atuação local de empresas de táxi-aéreo?"

24. Preliminarmente, é necessário considerar que avaliações quanto a alterações normativas carecem sempre de estudos aprofundados, regidos inclusive pela Lei das Agências Reguladoras, que estabelece, dentre outros requisitos, análise de impacto regulatório - AIR, abertura de audiência pública com duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dia e consulta a outros órgãos da administração pública para propostas de edição de ato normativo que possam causar impactos regulatórios significativos para a sociedade. Desse modo, seria temerário esta Agência se pronunciar neste momento acerca do questionamento em tela.

25. Em todo o caso, há de se observar, inclusive, que a presente demanda parlamentar reveste-se também da análise custo-benefício de políticas públicas e escolhas governamentais, matérias cuja apreciação de mérito e decisão refogem às competências da ANAC.

26. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos devidos, esta Agência se encontra à disposição para quaisquer informações adicionais que vierem a ser necessárias.

Atenciosamente,

FERNANDO FERREIRA
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Ferreira, Chefe de Gabinete**, em 17/03/2020, às 19:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

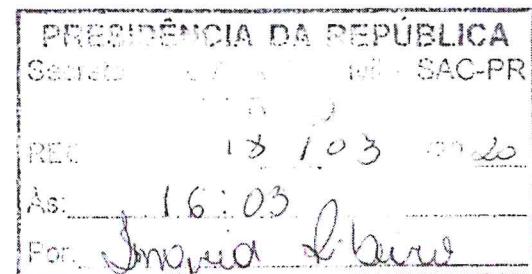


A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4148512** e o código CRC **F1735BD4**.

- A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienosossoservico>.
- Para enviar documentos à ANAC, utilize o Protocolo Eletrônico, disponível em <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico>

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.008476/2020-85

SEI nº 4148512





PORTARIA N° 880, DE 27 DE MARÇO DE 2020

Autoriza transporte de carga por operador certificado sob o RBAC nº 135.

O SUPERINTENDENTE DE PADRÕES OPERACIONAIS, no uso da atribuição que lhe confere o art. 34, inciso VII do Regimento Interno da ANAC, anexo à Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016;

Considerando os efeitos da Pandemia de COVID-19 no sistema de Aviação Civil, em especial na demanda e oferta de operações regulares, provida por operadores certificados sob o RBAC nº 121;

Considerando que a situação atinge sobremaneira as operações de transporte aéreo de carga – incluindo-se as de transporte de material biológico (classificado como “artigo perigoso”), necessário para o seu enfrentamento; e

Considerando o que consta no processo nº 00065.013532/2020-12;

RESOLVE:

Art. 1º Autorizar, em caráter excepcional, os operadores certificados para conduzir operações de transporte aéreo público segundo o RBAC nº 135, a realizar o transporte de carga nos termos do estabelecido no RBAC nº 135, seção 135.87.

§ 1º Na hipótese de o transporte de carga ser realizado sobre assentos de passageiros, não poderá haver passageiros ou outras pessoas não necessárias à condução da operação ocupando assentos na cabine de passageiros.

§ 2º Todos os volumes devem ser pesados, para fins de cálculo de peso e balanceamento, não se admitindo a utilização de pesos padrão ou cálculo por aproximação.

§ 3º Para cada voo, deve ser preparado um manifesto de carga, peso e balanceamento, conforme previsto pela seção 135.63 do RBAC nº 135, de acordo com os procedimentos aprovados no MGO da empresa, considerando o peso dos volumes carregados.

§ 4º A configuração interna de assentos da aeronave deve ser aprovada e estar de acordo com a última ficha de pesagem e com a ficha de peso e balanceamento, previstas pela seção 135.185 do RBAC nº 135.

§ 5º O operador deve elaborar e divulgar formalmente procedimentos para suas tripulações e pessoal responsável pelo carregamento da aeronave, abordando, no mínimo, os assuntos previstos no item 6.8 da IS nº 135-002.

Art. 2º Autorizar, em caráter excepcional, os operadores certificados para conduzir operações de transporte aéreo público segundo o RBAC nº 135 a realizar o transporte de substâncias biológicas em aeronaves.

§ 1º A autorização refere-se exclusivamente ao transporte de UN 3373 - Substância biológica, Categoria B, não sendo extensível a qualquer outro artigo perigoso.

§ 2º O artigo perigoso autorizado (UN 3373) não deve ser refrigerado com gelo seco ou qualquer outro artigo perigoso.

§ 3º O transporte somente poderá ser realizado se não houver passageiros ou outras pessoas não necessárias à condução da operação ocupando assentos na cabine de passageiros.

§ 4º Deverão ser observadas todas as disposições aplicáveis do RBAC nº 175, intitulado "Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis", do Doc 9284 da Organização Aviação Civil Internacional, intitulada "Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Artigos Perigosos por Via Aérea" e da IS nº 175-004, intitulada "Orientações quanto aos procedimentos para a expedição e transporte de substâncias biológicas e infectantes em aeronaves civis".

§ 5º Todos os tripulantes de voo e funcionários envolvidos na aceitação e no manuseio do artigo perigoso deverão estar treinados de acordo com as orientações definidas pela ANAC.

§ 6º A aceitação do artigo perigoso UN 3373 deve seguir a lista de verificação apresentada no Apêndice A da IS nº 175-004.

§ 7º Os operadores aéreos devem seguir as orientações definidas pela ANAC em guia específico para o assunto tratado por este artigo.

Art. 3º Mantém-se com o operador a responsabilidade final de garantir que as soluções técnicas, operacionais e/ou procedimentais adotadas mitiguem todos os riscos associados à operação realizada.

Art. 4º Os operadores que adotarem procedimento para operação sob as autorizações emitidas por esta Portaria deverão declarar esse fato à Superintendência de Padrões Operacionais, no prazo de 20 (vinte) dias contados a partir do início da operação, por protocolo eletrônico, conforme estabelecido na Resolução nº 520, de 3 de julho de 2019.

Art. 5º As autorizações mencionadas nesta Portaria terão a duração de 180 dias a contar da data de sua publicação.

Parágrafo único. O operador aéreo que tiver interesse em continuar a realizar esse transporte após o decurso do prazo previsto no caput deste artigo, deverá realizar solicitação formal à ANAC, nos termos da IS nº 119-004, intitulada "Processo de certificação de empresa de transporte aéreo regida pelo RBAC nº 135".

Art. 6º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

JOÃO SOUZA DIAS GARCIA



Documento assinado eletronicamente por **João Souza Dias Garcia, Superintendente de Padrões Operacionais**, em 27/03/2020, às 20:23, 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 **4192672** e o código CRC **725CEDD4**.

Referência: Processo nº 00065.013532/2020-12

SEI nº 4192672