



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.513717/2016-27	Unidade Responsável (Sigla):	SAR
Assunto do normativo:	Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBAC nº145 e RBAC nº119)		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

A) Falta de razoabilidade, proporcionalidade e harmonização internacional nos requisitos do RBAC 119 referentes à qualificação necessária para o cargo de **Diretor de Manutenção (DM)** em empresas aéreas que operam sob o RBAC 121 e RBAC 135. Para aeronaves mais complexas apenas se aceita engenheiro e não se requer experiência, podendo ser recém-formado, para aeronaves menos complexas também se aceita tecnólogo ou técnico, porém se requer experiência técnica e gerencial além de licença como Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) segundo o RBHA 65. Os requisitos não estão adequadamente dimensionados para as funções a serem desempenhadas pelos profissionais. Tais requisitos diferem dos praticados por outras autoridades internacionais de aviação civil como FAA, TCCA, CAA-NZ etc, e não atendem às recomendações do DOC 9760 *Airworthiness Manual*, Part IV – 2.3.2.3 da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI. Tais requisitos tem motivado frequentes pedidos de isenção à ANAC pelas empresas aéreas.

B) Durante inspeções realizadas pela ANAC nas empresas aéreas verificou-se que alguns DM não tem atuado para evitar o surgimento de não conformidades com os regulamentos aplicáveis, não estando muito claro suas atribuições e responsabilidades.

C) Os requisitos do RBAC 119 para os cargos de **DM e Inspetor Chefe (IC)** em empresas aéreas que operam sob o RBAC 121 e RBAC 135 são bastante prescritivos quanto à atribuição que deve constar nos assentamentos do CREA para os respectivos profissionais. Se por um lado a ANAC busca cumprir com seu encargo legal de observância à legislação do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia - CONFEA, por outro, verifica-se que o sistema CONFEA dá abertura para que os CREA Regionais estabeleçam seus próprios critérios para alguns procedimentos o que resulta em despadronização na forma de registro das atribuições profissionais e dificilmente são escritos da mesma forma como está no RBAC 119. Isto tem sido improdutivo para os processos da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR e gerado dúvidas e desinformação nos regulados motivando pedidos de isenção.

D) Ainda quanto aos requisitos do RBAC 119 referentes ao cargo de DM, dependendo do nível de formação técnica do profissional, conforme requisitos 119.71(e)(2)(ii), 119.71(e)(2)(iii) e 119.71(e)(3)(ii), há a exigência de que o profissional tenha concluído um curso designado pela ANAC que não existe. Tal curso abrangeria controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada.

E) Durante inspeções realizadas pela ANAC verificou-se casos em que o **Responsável Técnico (RT)** requerido pelo RBAC 145 é contratado apenas para assinar documentos e atender ao regulamento da ANAC, mas sem, de fato, participar nos processos de trabalho da organização de manutenção não contribuindo para aumentar a aderência das organizações de manutenção aos regulamentos aplicáveis.

F) Alguns DM e RT atuam em mais de uma empresa sem que haja compatibilidade de tempo e área de atuação prejudicando a qualidade dos serviços prestados. Atualmente a IS 119-004 e a IS 145.151-001 recomendam que esses profissionais atuem em, no máximo, 3 empresas para que haja melhoria contínua da segurança operacional, porém tal limitação não possui amparo em requisito nos referidos regulamentos.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

a) Com relação ao “item 1A e 1B”

Opção 1: Harmonização com regulamento CFR *Part* 119 da FAA. No que se refere à formação, apenas requerer que o DM possua licença de MMA em célula e grupo motopropulsor, conforme RBHA 65. Para as empresas aéreas que operam sob o RBAC 135, requerer experiência técnica recente e para as empresas que operam sob o RBAC 121 ainda requerer experiência gerencial. Tal alternativa não considera as diferenças legislatórias entre Brasil e EUA para o desempenho de atividades profissionais. No Brasil, conforme Lei nº5.194, de 24 dezembro 1966, para o exercício de serviços profissionais relacionados à engenharia o profissional deve ter a formação requerida pelo CONFEA e registro no CREA regional. Desta forma, a pura harmonização com a FAA resultaria em óbice legal. Por outro lado, acrescentarmos aos requisitos do CONFEA a exigência de que técnicos, tecnólogos e engenheiros também possuam licença e experiência recente como MMA, resultaria em requisitos mais restritivos criando dificuldades às empresas aéreas, em especial às que se encontram fora do centro econômico do país, dada a baixa disponibilidade de tais profissionais no mercado. Tal situação também resultaria num aumento de pedidos de isenção à ANAC.

Opção 2 (escolhida): Harmonizar com requisito para RT constante no *caput* do A145.1 do RBAC 145, harmonizando com o sistema CREA/CONFEA que não exige gradação de competência profissional ou funcional para o cargo de DM, independente do porte e da complexidade das aeronaves. Incluir também requisitos de experiência técnica e gerencial para o DM, a exemplo da FAA e recomendação do DOC 9760 da ICAO. Para as empresas aéreas que operam sob o RBAC 135, requerer experiência técnica recente pra o DM e para as empresas que operam sob o RBAC 121 ainda requerer experiência gerencial para o DM e experiência técnica recente para o Inspetor Chefe (IC). Visto que as empresas aéreas realizam manutenção até o nível de complexidade da manutenção de linha, conforme parágrafo 43.3(f) do RBAC 43, e que a manutenção em uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC 145 é mais complexa, comparando-se os atuais requisitos de DM do RBAC 119 com os de RT do RBAC 145 conclui-se que aqueles estão desproporcionais e opta-se pela harmonização com o RBAC 145. Além de corrigir as distorções atuais, isto ainda permitirá que as empresas aéreas de pequeno porte utilizem o DM como RT caso a empresa se certifique como uma organização de manutenção conforme o RBAC 145 e demonstre que o acúmulo de funções não prejudica o desempenho das atividades. A harmonização dos requisitos de DM entre empresas aéreas de diferentes portes, a exemplo do que faz a FAA, permitirá que uma empresa que opere sob o RBAC 135 e que passe a operar aeronaves mais complexas ou ainda passe a operar sob o RBAC 121 não tenha que substituir seu atual DM apenas devido à gradação de sua formação, desde que atenda aos demais requisitos. No que se refere aos objetivos do cargo de DM, detalhar as atribuições e responsabilidades mínimas em Instrução Suplementar, tendo como referência material orientativo de outras autoridades internacionais de aviação civil e os manuais de empresas aéreas em que a ANAC reconhece boas práticas para o setor.

b) Com relação ao “item 1C”

Opção 1: Harmonizar com requisito para RT constante no *caput* do A145.1 e A145.1(e) do RBAC 145 não detalhando no requisito a atribuição a constar do assentamento do CREA e exigindo a Certidão de

Registro de Pessoa Jurídica-CRPJ emitido pelo CREA, conforme Resolução CONFEA nº336/89. A emissão da CRPJ pelo CREA seria uma forma da ANAC comprovar que o profissional e a empresa satisfazem os requisitos daquele órgão. Porém, tal opção não se mostrou satisfatória para o segmento das empresas aéreas pois constatou-se que os CREA regionais não mantem os mesmos critérios para emissão da CRPJ. Algumas empresas aéreas optam por contratar os serviços de manutenção e, nestes casos, alguns CREAs entendem que não é admissível a CRPJ, já outros CREAs entendem como admissível. Além disso, diferente dos serviços realizados pelas organizações de manutenção certificadas pelo RBAC 145, as empresas aéreas quando realizam serviços de manutenção o fazem até o nível de complexidade da manutenção de linha, conforme parágrafo 43.3(f) do RBAC 43, podendo ainda haver limitações desta manutenção de acordo com suas especificações operativas como, por exemplo, limitada a apenas inspeções. Visto que há tais limitações nos serviços realizados pelas empresas aéreas, há o risco dos CREAs regionais interpretarem que para a realização de tais serviços não se requer a emissão da CRPJ, assim a exigência de tal documentação em um requisito da ANAC causaria impacto negativo às empresas áreas afetadas. Por meio de consulta ao site de CREAs que disponibilizam online a informação do responsável técnico das empresas (a saber: CREA-SP, CREA-RJ, CREA-PR, CREA-BA, CREA-MT, CREA-MA) constatamos que apenas 30% das empresas aéreas, nos estados pesquisados, possuem a CRPJ. Isto demonstra que um grande número de empresas aéreas seria impactado se a ANAC passar a requerer a CRPJ, podendo ocorrer os problemas previstos acima, além do aumento de pedidos de isenções à ANAC. Esta opção não se mostrou satisfatória para resolver o problema apontado no item 1C.

Opção 2 (escolhida): Harmonizar com requisito para RT constante no *caput* do A145.1 não detalhando no requisito qual a atribuição a constar do assentamento do CREA visto que tal informação não compete a ANAC definir e está sujeita a discricionariedade do sistema CREA/CONFEA. O detalhamento desta informação é caracterizado como “meio de cumprimento” sendo cabível constar em Instrução Suplementar, orientando os regulados das formas aceitáveis de atendimento ao sistema CREA/CONFEA, bem como do registro de atribuições profissionais tradicionalmente aceitas pelos diversos CREA regionais. A obtenção da CRPJ poderá ser um meio aceitável de cumprimento. Caberá ao regulado comprovar à ANAC o cumprimento aos critérios do CREA regional, conforme Parecer já emanado pela Procuradoria da ANAC.

c) Com relação ao “item 1D”

Opção 1: Manter a situação atual (*status quo*). Tal opção não é satisfatória pois o atual requisito do RBAC 119 manteve o texto do antigo RBHA 119, publicado em 10/02/2003, do extinto Departamento de Aviação Civil – DAC onde a aplicação de tal dispositivo já era precária.

Opção 2 (escolhida): Harmonizar parcialmente com requisito para RT constante no A145.1(g)(i) ao exigir curso ou experiência prática compatível, contudo sendo requerido em aeronaves de mesma categoria de certificação e classe de motorização similar operada pela empresa aérea. Tal opção é mais razoável que o atual requisito por requerer qualificação específica e compatível às atividades desempenhadas por cada empresa aérea. Além disso, se harmoniza com o que já é requerido para o cadastro do RT, facilitando às empresas que um mesmo profissional desempenhe a função de DM e de RT nos casos em que o tamanho e a complexidade da empresa permitam. Tal opção é complementar à opção escolhida do item 2a) acima.

d) Com relação ao “item 1E”

Opção 1: Harmonizar o RBAC 145 com o CFR *Part* 145 da FAA eliminando a posição do RT. Tal opção não é satisfatória pois a ANAC possui, em termos relativos, uma estrutura de fiscalização muito menor que a FAA, logo uma harmonização dos requisitos não resulta no mesmo nível de vigilância continuada. Além de possuir 80 escritórios de fiscalização distribuídos pelo território americano, a FAA também possui um grande efetivo de inspetores. Considerando-se apenas os inspetores que realizam inspeção em organizações de manutenções certificadas pelo *Part* 145, tem-se que a FAA, em termos relativos, possui uma força de trabalho cerca de 4x maior que a ANAC para o mesmo tipo de atividade. Por possuir maior estrutura de fiscalização é possível à FAA fiscalizar as organizações de manutenção em intervalos de, no máximo, 2 anos, período bem menor do que o máximo de 5 anos previstos no programa de vigilância continuada de aeronavegabilidade da ANAC. Assim, conclui-se que o cargo de RT deve ser mantido e utilizado pela ANAC para aumentar a aderência das organizações de manutenção aos regulamentos aplicáveis.

Opção 2 (escolhida): Detalhar em Instrução Suplementar as atribuições/responsabilidades mínimas do RT e sua relação com outros sistemas requeridos da empresa, como Sistema de Controle da Qualidade. Tal opção se harmoniza com o praticado por autoridades de aviação civil que requerem cargos semelhantes, como a TCCA. Opta-se por incluir os critérios em material orientativo ao invés de requisitos em regulamento pois, desta forma, se permite a melhor adequação às especificidades das organizações de manutenção considerando seu porte e a complexidade dos serviços realizados. Uma vez que se identificou durante este projeto que as atuais práticas de utilização de metodologia de risco e vigilância baseada em performance podem necessitar de ajustes, sugere-se a realização de estudo específico a respeito da vigilância sobre as organizações de manutenção aeronáuticas em comparação ao realizado por outras autoridades internacionais de aviação civil.

e) Com relação ao “item 1F”

Opção 1: Manter a situação atual (*status quo*). Tal opção não é satisfatória pois dificulta a atuação da ANAC por não prever meios legais para o controle do número de empresas em que os profissionais podem trabalhar. No caso do RT, atualmente apenas o CREA possui base legal para isso, conforme art. 18 da Resolução nº 336/89 do CONFEA. Para o DM, tanto a ANAC como o CREA não possuem regulamentos específicos para tal controle.

Opção 2 (escolhida): Alterar o RBAC 119 e RBAC 145 requerendo do DM e do RT, para atuação em mais de uma empresa, a demonstração de que haja compatibilização de tempo e área de atuação. Os critérios poderão ser detalhados em Instrução Suplementar permitindo a análise da área técnica competente para cada caso.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A proposta de emenda ao RBAC 119 visa requerer do DM uma formação mais adequada às funções a serem desempenhadas na empresa e maior harmonização com o sistema CREA/CONFEA, diminuindo os pedidos de isenção à ANAC. Por requerer experiência técnica e gerencial do DM, o RBAC 119 se harmonizará com o praticado por outras autoridades internacionais de aviação civil e recomendado pelo DOC 9760 da ICAO. A proposta visa aproximar os requisitos de DM e RT melhor adequando os regulamentos à realidade do setor, facilitando às empresas que um mesmo profissional desempenhe a função de DM e de RT nos casos em que o tamanho e a complexidade da empresa permitam. A previsão de requisitos no RBAC 119 e RBAC 145 para a demonstração de tempo e área de atuação dos profissionais que atuam em mais de uma empresa contribuirá para a fiscalização da ANAC e para a manutenção da qualidade dos serviços. A definição das atribuições e responsabilidades mínimas dos cargos de DM e RT em Instrução Suplementar seguirá o adotado por outras autoridades de aviação civil e as boas práticas do setor além de permitir uma maior adequação às particularidades das empresas considerando o porte e complexidade das atividades.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Avaliar aderência integral ao regulamento por parte dos regulados	Durante as ações de cadastramento dos profissionais e inspeção da ANAC que ocorrerão a partir da data de efetividade das emendas.	SAR/GGAC informará a SAR/GTPN acerca do andamento
Regulados	Aderir integralmente à emenda do RBAC 119 e RBAC 145	A partir da data de efetividade das emendas	SAR/GGAC informará a SAR/GTPN acerca do andamento
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º e 8º, XVI.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

A Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada (GGAC) da Superintendência de Aeronavegabilidade e a Gerência Técnica de Normas Operacionais (GTNO) da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) foram consultados e a proposta resultante é fruto de consenso.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não existem outros órgãos/entidades afetados.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	EUA, Europa, Canadá, Nova Zelândia
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	<p>Lei nº 5.194/66, regula o exercício das profissões de Engenheiro.</p> <p>Lei nº 5.524/68, dispõe sobre o exercício da profissão de Técnico Industrial de nível médio.</p> <p>Resolução nº 218/73 do CONFEA, discrimina atividades das diferentes modalidades profissionais da Engenharia, Arquitetura e Agronomia.</p> <p>Resolução nº 313/85 do CONFEA, dispõe sobre o exercício profissional dos Tecnólogos.</p> <p>Resolução nº 336/89 do CONFEA, dispõe sobre registro de pessoas jurídicas nos CREA.</p> <p>Resolução nº 1.010/05, dispõe sobre a atribuição de títulos profissionais, atividades, competências e caracterização do âmbito de atuação dos profissionais inseridos no Sistema CONFEA/CREA.</p>
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Para os itens 1A, 1B, 1C, 1D e 1E: Não se preveem custos apreciáveis. Para os atuais ocupantes dos cargos de DM, eventualmente poderá haver a necessidade de ações de capacitação referentes às aeronaves de maior porte operadas pela empresa (nos casos em que não for possível comprovar experiência prática em manutenção nessas aeronaves) assim, se propõe a vigência, apenas dessas novas regras, em 180 dias

após a publicação da nova emenda. Importante destacar que a realização de tais cursos já é normalmente uma prática no setor. Quanto às demais regras propõe-se vigência em 30 dias objetivando tanto a assimilação das novas regras pelo setor como, no menor prazo possível, diminuir os pedidos de isenção motivados pela exigência atual de gradação específica para os cargos de DM ou IC (ex: engenheiro aeronáutico ou engenheiro mecânico). Quanto aos requisitos de experiência técnica recente para os cargos de DM, IC e RT propõe-se que sejam aplicados somente para os novos cadastramentos que derem entrada após a vigência da regra de forma a diminuir o impacto no setor pois admite-se que tais profissionais receberam investimento das empresas em, entre outros, treinamento e adequação à política de gestão. Verifica-se também que a maioria dos atuais ocupantes destes cargos já o ocupam em tempo similar ou superior ao exigido pela nova regra. Para os novos cadastramentos, se prevê que a exigência de experiência recente tenha baixo impacto uma vez que a nova regra não restringe a gradação de formação, permitindo a ocupação dos cargos por um maior número de profissionais (engenheiro, tecnólogo, técnico). Ainda quanto aos requisitos de experiência, se prevê baixo impacto pois a regra permite à empresa aérea solicitar autorização da ANAC nos casos em que uma experiência comparável é aceita em troca de uma experiência exigida.

Para os item 1F: É previsto baixo impacto. Há casos de profissionais que atuam em diversas empresas geograficamente distantes, tais profissionais terão que se adequar às novas regras. Por outro lado, a nova regra não restringe a gradação de formação, permitindo a ocupação dos cargos por um maior número de profissionais (engenheiro, tecnólogo, técnico).

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Para os itens 1A, 1C e 1D: Diminuição do custo com a contratação de DM e IC visto que a nova regra não restringe a gradação de formação, permitindo a ocupação dos cargos por um maior número de profissionais (engenheiro, tecnólogo, técnico) e melhorando a compatibilidade do perfil do profissional às atividades da empresa. Tais melhorias, em conjunto com uma maior harmonização com o sistema CREA/CONFEA, diminuirá os pedidos de isenção à ANAC. Espera-se que as novas regras também facilitem a contratação de profissionais pelas empresas que se encontram fora do centro econômico do país.

Para os itens 1B e 1E: Espera-se que aumente a aderência aos regulamentos. A definição de atribuições/responsabilidades mínimas ao DM e RT estabelecerá um padrão mínimo aceitável das empresas proporcionando melhor uniformidade do setor e facilitará a fiscalização da ANAC.

Para os itens 1F: A previsão de limites à quantidade de empresas em que o DM e RT podem atuar contribui para a melhoria contínua da segurança operacional e manutenção da qualidade dos serviços.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Diminuição do custo de contratação de DM e IC devido à adequação da gradação da formação requerida (engenheiro, tecnólogo, técnico)	Eventuais custos de ações de capacitação
Empresas de transporte aéreo não regular	Diminuição do custo de contratação de DM devido à adequação da gradação da formação requerida (engenheiro, tecnólogo, técnico)	Eventuais custos de ações de capacitação e da imposição de limites do número de empresas em que um DM pode trabalhar.
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-

Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Aumento da aderência aos regulamentos	Eventuais custos da imposição de limites do número de empresas em que um RT pode trabalhar.
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (Profissionais da aviação civil)	Não restringir a graduação de formação, permitirá a ocupação dos cargos de DM ou IC por um maior número de profissionais (engenheiro, tecnólogo, técnico), desde que atendidos os demais requisitos do CREA/CONFEA e da ANAC.	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A SAR/GGAC será a área da ANAC responsável pela implementação da norma, através do processamento dos cadastramentos dos DM, IC e RT bem como da realização de inspeções nas empresas certificadas e manterá a SAR/GTPN informada sobre a implementação pelos regulados.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Kleber Daniel Jesuino, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/06/2017, às 13:42, 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 **HENRI SALVATORE BIGATTI, Gerente**, em 06/06/2017, às 15:23, 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 **ALEXANDRE HENRIQUES DA SILVA, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/06/2017, às 16:28, 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 **GUSTAVO LIMA CARNEIRO, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/06/2017, às 17:33, 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 **MARCO AURELIO BONILAURI SANTIN, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 08/06/2017, às 08:23, 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 **ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO**,



Superintendente de Aeronavegabilidade, em 09/06/2017, às 18:49, 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, informando o código verificador **0727158** e o código CRC **C8A69368**.
