



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 27/2017

Brasília, 02 de outubro de 2017.

Crédito de Multa (nº SIGEC): 644.868/14-2

Infração: Preenchimento de diário de bordo com dados inexatos

Interessado: LUIZ GUSTAVO GROSSI BARON

Enquadramento: alínea “a” do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) c/c letra “a” da Tabela II (Infrações Imputáveis a Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – pessoa física) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008.

Aeronave: PP-AAE

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 845, de 13/03/2017)

1. DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- **Data do Fato: 12/12/2010**
- Auto de Infração [AI] nº 02582/2011, de 28/06/2011 (fls. 01);
- Relatório de Fiscalização n. 092/2011/GVAG-PA/SSO/UR/PortoAlegre, de 08/06/2011 (fl. 02);
- Memorando 310/2011-GGAP, de 31/03/2011 (fl. 03);
- Cópia da tela do sistema ANAC de pesquisa de movimento de aeronaves do grupo 2 - (1999 a 2011) (fl. 04);
- Cópia da tela do sistema ANAC de detalhes aeronavegante - Luiz Gustavo Grossi Baron (fl. 05);
- Cópia da tela do sistema ANAC INFO - Aeronave - Status - PPAAE (fl. 06);
- Cópia de certidão do RAB (fls. 07/09);
- Cópia de página da IAC 3151 (fl. 10);
- Cópia de página do site neiquadros.com.br (fl. 11);
- Cópia de troca de emails (fl. 12);
- Cópia da página 041 do Diário de Bordo n. 01/PPAAE/2010 (fl. 13);
- Cópia da página 042 do Diário de Bordo n. 01/PPAAE/2010 (fl. 14);
- Despacho ANAC (fl. 15);
- Formulário de solicitação de cópias (fl. 16);
- GRU e comprovante de pagamento (fl. 17);
- Procuração (fl. 18);
- Autorização (fl. 19);
- AR, datado de 19/08/2011, referente ao AI n. 02582/2011, de 28/06/2011 (fl. 20);
- Defesa Prévia ao AI n. 02582/2011, protocolada em 09/09/2011 (fls. 21/27);
- Procuração (fl. 28);

- Cópia de documentos do interessado (fl. 29);
- Cópia de parte da CIV do interessado (fls. 30/43);
- Cópia do Certificado de Matrícula e Aeronavegabilidade da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-AAE, ambos expedidos em 17/12/2009, cujo operador indicado é GABRIEL BARON JÚNIOR (fl. 44);
- Cópia do Certificado de Matrícula e Aeronavegabilidade da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-AAE, expedidos respectivamente em 16/03/2011 e 11/02/2011, cujo operador é HELICON TAXI AEREO LTDA (fl. 45);
- Despacho n. 501/2013/SEPIR/SSO-RJ, de 30/10/2013, declarando nulidade do AI 02582/2011 (fl. 46);
- Notificação n. 529/2013/SEPIR/SSO/RJ-ANAC (fl. 47);
- Ficha de acompanhamento (fl. 48);
- **Auto de Infração [AI] nº 13257/2013/SSO, de 28/11/2013 (fls. 49);**
- **Aviso de Recebimento [AR], datado de 23/12/2013, referente ao AI nº 13257/2013/SSO (fls. 50);**
- Defesa Prévia ao AI n. 13257/2013/SSO, protocolada em 14/01/2014 (fls. 51/56);
- Procuração (fl. 57);
- Tela sistema SIGEC (fl. 58);
- **Decisão condenatória de Primeira Instância, de 23/09/2014 (fls. 59/60);**
- Cópia da tela do sistema ANAC de detalhes aeronavegante - Luiz Gustavo Grossi Baron (fl. 61);
- Estrato de lançamentos SIGEC (fl. 62);
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância, em 04/11/2014 (fls. 63 e 65);**
- Despacho n. 1549/2014/ACPI/SPO/RJ (fl. 64);
- **Recurso Administrativo, protocolado em 17/11/2014 (fls. 66 e 69);**
- Cópia do envelope de envio do recurso (fl. 70);
- **Cópia da tela de rastreamento do site dos Correios informando a data de postagem do objeto: 13/11/2014 (fl. 71);**
- Despacho ANAC certificando a tempestividade do recurso (fl. 72);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, assinado eletronicamente em 06/10/2016 (SEI nº 0916014);
- Despacho da Secretaria da ASJIN (SEI nº 0952059).

2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, originado com o Auto de Infração supra referenciado.

3. HISTÓRICO

3.1. RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO (RF) E ACONTECIMENTOS RELEVANTES

3.2. Consta do Relatório de Fiscalização que:

"Através de denúncia formalizada em Relatório de Prevenção e encaminhada à GVAG-PA via Memorando n. 310/2011-GGAP, Protocolo nº 60800.055122/2011, foi analisada a operação da aeronave PP-AAE durante o evento 17º Festival de Arrancada realizado no Autódromo Internacional de Curitiba. Após análise da ocorrência, através de vídeos e anúncios publicitários anexos, além do Relatório de Prevenção citado, foi constatado que o piloto LUIZ GUSTAVO GROSSI BARON - CANAC 121948 não lançou no Diário de Bordo os voos realizados dentro do Autódromo. Fato verificado ao analisar cópias do Diário de Bordo da aeronave, entre os dias 11 e 12 DEZ 2011, no qual consta apenas as 0,2 horas voadas no trecho SBB/ZZZZ, contrariando o

previsto o previsto no item 9.3 da IAC3151".

3.3. Os seguintes documentos, anexados pela fiscalização ao processo, comprovam a materialidade infracional:

- a) cópia da tela do sistema ANAC de pesquisa de movimento de aeronaves do grupo 2 - (1999 a 2011), contendo o voo em questão (fl. 04);
- b) cópias das páginas 041 e 042 do Diário de Bordo n. 01/PPAAE/2010 (fls. 13/14), em que se constata a ausência das horas de voo em questão.

3.4. Foi lavrado o AI objeto do presente processo administrativo, capitulado no art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, em que assim se descreve a infração:

"Após análise da ocorrência, através de vídeos e anúncios publicitários anexos, além do Relatório de Prevenção citado, foi constatado que o piloto LUIZ GUSTAVO GROSSI BARON - CANAC 121948 não lançou no Diário de Bordo os voos realizados dentro do Autódromo. Fato verificado ao analisar cópias do Diário de Bordo da aeronave especificamente no dia 12/12/2010 às 12:10, no qual consta apenas as 0,2 horas voadas no trecho SBBI/ZZZZ, contrariando o previsto o previsto no item 9.3 da IAC 3151.

3.5. DO PROCESSO ORIGINÁRIO

3.6. Inicialmente foi lavrado o AI n. 02582/2011, de 28/06/2011, contendo a descrição infracional a seguir:

"Após análise da ocorrência, através de vídeos e anúncios publicitários anexos, além do Relatório de Prevenção citado, foi constatado que o piloto LUIZ GUSTAVO GROSSI BARON - CANAC 121948 não lançou no Diário de Bordo os voos realizados dentro do Autódromo. Fato verificado ao analisar cópias do Diário de Bordo da aeronave, entre os dias 11 e 12 DEZ 2011, no qual consta apenas as 0,2 horas voadas no trecho SBBI/ZZZZ, contrariando o previsto o previsto no item 9.3 da IAC 3151".

3.7. No entanto, em 30/10/2013 declarou-se a nulidade do referido AI, por se verificar que apenas uma operação não havia sido lançada *"no Diário de Bordo da referida aeronave, no trecho SBBI/ZZZZ, no dia 12/12/2010, às 12h10min"* e que a capitulação inicialmente utilizada, art. 299, inciso V, do CBAer não seria a mais adequada.

3.8. Após isso, lavrou-se o AI do processo em análise.

3.9. DA DEFESA PRÉVIA DO PROCESSO ORIGINÁRIO

3.10. Na defesa apresentada no processo anterior, o interessado alegou:

- I - que *"o AI não contém o requisito de descrição objetiva da infração"*;
- II - que, *"por um lapso, o ora defendente deixou de anotar no Diário de Bordo os voos realizados no interior do Autódromo"*;
- III - que *"importante ainda esclarecer que o defendente compromete-se a não mais deixar de registrar quaisquer voos por ele realizados"*;
- IV - que *"a ausência da anotação dos voos realizados no interior do Autódromo não gerou prejuízos a terceiros"*.

3.11. Ao fim, requereu:

- a) *Preliminarmente, a nulidade do Auto de infração de n. 2582/2011, tendo em vista que o mesmo foi lavrado de forma genérica, sem especificar o número de voos a fim de se individualizar a conduta do possível infrator; e*
- b) *a convalidação do Auto de Infração supra mencionado tendo em vista a*

irregularidade de datas apontada, sob pena de nulidade, e ainda o arquivamento do presente e a abertura de autos em número igual ao número de vôos efetivamente realizados e seus respectivos processos administrativos em igual número; e

c) sejam aplicadas as atenuantes previstas no artigo 22, § 1 da Resolução nº 25 de 25 de abril de 2008 da ANAC, ao presente caso tendo em vista que o defendente preenche todos os requisitos para ter sua punição atenuada.

3.12. **DA DEFESA PRÉVIA**

3.13. Após a lavratura do novo AI, o interessado apresentou outra defesa em que reitera todas as alegações apontadas na defesa do processo originário.

3.14. **DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

3.15. O órgão de primeira instância prolatou sua decisão em que indica os motivos de fato e direito instrutores do ato. Citaram-se o art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 e o item 9.3 da IAC 3151. Ainda, afastaram-se as alegações da defesa, afirmando-se:

Não há o que se falar em descumprimento do artigo 10 da Resolução n. 25/2008, da ANAC, uma vez que o voo não registrado no Diário de Bordo, conforme a cópia da Tela do SACI da Movimentação de Aeronaves do Grupo 02 (fl. 04) foi corretamente registrado no Auto de Infração em referência. O Autuado reconhece que deixou de efetuar o lançamento do voo no diário de bordo da aeronave. Ademais, ainda reconheceu que foram realizados mais voos que o presente na consulta ao SACI.

3.16. Assim, o setor competente, em decisão motivada, após conhecer a defesa, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), como sanção administrativa, conforme a letra "a", da Tabela de Infrações II do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008 e alterações, pelo descumprimento do previsto na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBAer.

3.17. Com relação à dosimetria, na aludida decisão, apontou-se a inexistência de circunstâncias agravantes e identificou-se a existência de circunstância atenuante – "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano", conforme inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

3.18. **DO RECURSO**

3.19. No intuito de implementação de metodologia dialética, destaca-se que os argumentos aqui elencados serão abordados no item 5 do voto.

3.20. Em sede recursal o interessado reitera as alegações apresentadas nas defesas prévias.

3.21. **É o relato.**

4. **PRELIMINARES**

4.1. **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.

5. **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

5.1. **Quanto à Fundamentação da Matéria – Preenchimento de diário de bordo com dados inexatos** – A infração foi enquadrada na alínea "a" do inciso II do art. 302 da Lei 7.565 - Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, de 19/12/1986, este que assim dispõe *in verbis*:

CBA

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

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

(...)

(grifos nossos)

5.2. Com efeito, sobre Diário de Bordo o **CBA, em seu art. 172**, assim dispõe *in verbis*:

CBA

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

(grifos nossos)

5.3. Como se observa a responsabilidade pelas anotações constantes do Diário de Bordo é mesmo do comandante da aeronave, inclusive quanto à dos totais de tempo de voo e de jornada, conforme o caso em tela.

5.4. O preenchimento do Diário de Bordo é também regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, que estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC dispõe *in verbis*:

IAC 3151

Capítulo 4 – Normas Gerais

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

4.2 Responsabilidade

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos de voo e de jornada.

(...)

9.3 Preenchimento do Diário de Bordo pela Tripulação

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC.

(...)

Capítulo 13 – Dados Oficiais para Registro de Horas de Voo dos Tripulantes

A partir da efetivação desta IAC, os dados oficiais para registro de horas de voo (calço-acalço) e de jornada dos tripulantes das aeronaves serão as horas constantes dos respectivos Diários de Bordo, através das páginas devidamente assinadas.

Capítulo 14 – Controle de Horas de Jornada dos Tripulantes

O registro de horas de jornada dos tripulantes deverá ser efetuado em consonância com as características técnicas e operacionais de cada operador e, ainda, em consonância com a Lei nº. 7.183, de 5 de abril de 1984, em vigor, sendo de plena responsabilidade do operador o cumprimento dos limites estabelecidos na referida Lei.

5.5. Conforme autos, o Autuado preencheu com dados inexatos o Diário de Bordo, documento exigido pela fiscalização e instrumento oficial de controle de horas. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

5.6. Por fim, cabe ressaltar que 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 ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determinam, respectivamente, em seu art. 22 e art. 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

5.7. **Das alegações do interessado**

5.8. Respalda-se pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999, ratifica-se e adota-se como parte integrante desta análise os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos, esposados na decisão de primeira instância.

5.9. Reforça-se que não houve violação aos artigos 8º e 10 da Res. 25/2008. O Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer):

“Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabível.”

5.10. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa:

“Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.”

5.11. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

5.12. No presente caso, os fatos estão correta e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Indicaram-se a data, local e horário. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.):

“denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato”.

5.13. Ademais, note-se que não apenas o interessado teve ciência do auto de infração, contendo toda a informação necessária para que se defendesse, como compareceu ao processo apresentando defesa prévia, tendo plena liberdade de contraditar tudo que se lhe estava imputando. Inclusive, o interessado em suas manifestações cita com precisão a operação destacada no AI, admitindo que por um lapso não a informou no diário de bordo da aeronave.

5.14. Ressalte-se que assim o fez e teve sua defesa apreciada pela primeira instância. Esta em sua decisão rebateu os argumentos do interessado. Mais do que isso, demonstrou, inequivocamente, a ocorrência da infração, indicando, precisamente, os fatos e os fundamentos jurídicos motivadores da aplicação da sanção. Foram, também, anexados documentos comprobatórios que demonstram a materialidade infracional.

5.15. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

5.16. 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.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

6.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos de apurar o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

6.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária. Destaca-se ainda que conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há agravantes, nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

6.3. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da aludida resolução (item “a”, da Tabela de Infrações II do Anexo I, da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) no patamar mínimo, R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais) no patamar médio e R\$ 3.000,00 (três mil reais) no patamar máximo. Atente-se que a norma traz apenas três patamares. Dessa forma, atingido um deles, uma possível cumulação de atenuantes ou agravantes não trazem nenhuma alteração de valores.

6.4. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do art. 22 da Resolução ANAC 25/2008.

6.5. Ao caso em tela aplica-se a condição atenuante, de inexistência de aplicação de penalidades no último ano, disposta no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução nº 25/08, conforme se verifica no extrato retirado do SIGEC, em anexo (SEI 0969876).

6.6. Por outro lado, não se identifica a possibilidade de aplicação de condição agravante dentre aquelas dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução nº 25/08.

DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO: Quanto a multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante dos autos, bem como da análise esposada no item 5 deste arrazoado, entendo que cabe a MANUTENÇÃO do seu valor no patamar mínimo, qual seja R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

7. CONCLUSÃO

7.1. Pelo exposto, sugiro por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO

Técnico em Regulação de Aviação Civil

DESPACHO

1. De acordo com a proposta de decisão. Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro

de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016, com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO por NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa **no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)** em desfavor do interessado, Sr. LUIZ GUSTAVO GROSSI BARON, por preenchimento de diário de bordo com dados inexatos, em clara afronta à alínea “a” do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) c/c letra “a” da Tabela II (Infrações Imputáveis a Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – pessoa física) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008.

3. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente da Turma Recursal de Brasília



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS, Presidente de Turma**, em 05/10/2017, às 18:44, 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 **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 05/10/2017, às 20:45, 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 **1115854** e o código CRC **906AA99A**.