

PARECER N° 162/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.059229/2012-48
INTERESSADO: NESTOR ULISSES GALHARDO ROCHA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / CANAC	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.059229/2012-48	647008154	01046/2012	Nestor Ulisses Galhardo Rocha /887141	18/02/2012	12/03/2012	01/06/2012	20/03/2015	14/05/2015	R\$ 2.000,00	22/05/2015	05/08/2015

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho.

Proponente: João Carlos Sardinha Junior

INTRODUÇÃO

- Histórico**
- Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00065.059229/2012-48, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de Nestor Ulisses Galhardo Rocha, CANAC - 887141, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 647008154, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).
- O Auto de Infração nº 01046/2012, que deu origem ao presente processo, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (fl. 01), c/c artigo 21, alínea “a”, da Lei 7.183/84. Assim relatou o Auto de Infração:

"Foi constatado que o tripulante NESTOR ULISSES GALHARDO ROCHA, de código ANAC 887141, excedeu, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalhos ao realizar uma jornada de 11:02 horas que foi iniciada às 01:30 horas do dia 18/02/2012 e finalizada às 12:32 horas do dia 18 de fevereiro de 2012, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea a da Lei Nº 7.183, de 05 de abril de 1984."
- Relatório de Ocorrência**
- No Relatório de Ocorrência s/n de 12/03/2012 (fl. 02) e anexo – página do Diário de Bordo (fl. 03), o INSPAC descreve a infração apontada, qual seja, extrapolação da jornada regulamentar de trabalho, em 18/02/2012.
- Defesa do Interessado**
- O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 01/06/2012, conforme AR (fl. 07), tendo apresentado defesa em 16/06/2012 (fl. 04), na qual alegou que a responsabilidade pela extrapolação da jornada seria do Comandante do voo, a saber voo AB 2010, aeronave PR-MTJ, empresa Air Brasil Linhas Aéreas Ltda., bem como a extensão da jornada, que segundo ele, foi devidamente comunicada a empresa. Há também outra informação equivocada, quando o interessado afirma que o corte dos motores foi às 11:26, quando na verdade, conforme se verifica no Diário de Bordo (página acostada as folhas 03) o corte ocorreu às 14:02. Faz referência também à Convenção Coletiva de Trabalho dos Aeronautas e a tabela lá constante, que traz os limites de jornada para cada horário de apresentação que, segundo ele, atestam que não houve cometimento de infração. Faz ainda referência ao decreto Lei nº 18/1966, que determina a subordinação técnica e disciplinar ao comandante da aeronave. Pediu então o cancelamento e arquivamento do Auto de Infração.
- Decisão de Primeira Instância**
- Em 20/03/2015 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional, e decidiu pela aplicação, no patamar mínimo, por ausência de circunstâncias agravantes e existência de atenuantes, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (fls. 10 a 12).
- Notificado da Decisão de primeira instância, em 14/05/2015, conforme AR (fl. 17), o acioimado tomou conhecimento da decisão.
- Recurso do Interessado**
- O Interessado interpôs recurso em 22/05/2015 (fls. 18 a 20). Na oportunidade reitera, *ipsis literis*, a defesa apresentada, insistindo que a responsabilidade pela jornada de trabalho é do comandante do voo e que ele, o autuado, não tinha o encargo de observar o cumprimento ou não do tempo de jornada bem como de comunicar ao empregador a extensão da jornada, assumida pelo comandante do voo.
- Aqui faz-se necessário um breve esclarecimento:

14. O interessado repisa a questão da extensão da jornada, prevista em regulamento, e que esse expediente é de inteira responsabilidade do comandante, que deve registrar no Diário de Bordo tal extensão e sua motivação, comunicando o evento ao empregador, que por seu turno comunicará a ANAC. Todavia o autuado não está sendo punido por esse motivo – extensão da jornada fora das previsões legais e sem o devido encaminhamento das informações atinentes – o mesmo é alvo de imputação de infração por descumprimento da legislação no que tange os limites de jornada. São casos semelhantes até, mas distintos tecnicamente. Frise-se também que, dos cálculos registrados na Decisão de primeira instância, a extrapolação foi de mais de três horas, o que foge completamente aos limites previstos na Lei.

15. Senão vejamos:

Lei 7183/84::

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

(...)

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do Comandante da aeronave e nos seguintes casos:

a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e

c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

(...)

16. O Auto de Infração e o Relatório de Ocorrência não fazem menção a extensão de jornada não justificada ou não informada, apenas indicam extrapolação do tempo máximo de jornada. Observa-se também que o tempo de extrapolação apontado no Auto de Infração está errado, não sendo de dois minutos e sim, conforme os corretos cálculos constantes na decisão de primeira instância, de três horas e cinco minutos.

17. Sem mais, pede a revogação da decisão.

18. Tempestividade do recurso certificada em 05/08/2015 (fl. 23).

19. **Outros Atos Processuais e Documentos**

20. Impresso da página do SIGEC – Extrato de Lançamentos – (fl. 09 e 14)

21. Cópia da página do sistema informatizado da ANAC - SACI, com informações do autuado (fl. 13).

22. Notificação de decisão da Primeira Instância (fl. 15).

23. Despacho de encaminhamento a ASJIN (fl. 16)

24. Constam no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 1171612) e Despacho ASJIN (SEI nº 1359434).

25. **É o relato.**

PRELIMINARES

26. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, em 01/06/2012, conforme AR (fl. 07), apresentando defesa em 16/06/2012 (fl. 04). Em 20/03/2015 a ACPI/SPO (primeira instância) confirmou o ato infracional, e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (fls. 10 a 12). Foi então regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância 14/05/2015, conforme AR (fl. 17), apresentando o seu tempestivo Recurso em 22/05/2015 (fls. 18 a 20).

27. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

28. **Quanto à fundamentação da matéria - Extrapolação da Jornada de Trabalho.**

29. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/84, que assim descrevem:

CBA

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

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

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

Lei do Aeronauta – 7183/84

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

30. Conforme o Auto de Infração nº 01046/2012 (fl. 01), fundamentado no Relatório de Ocorrência s/n e anexo – página do Diário de Bordo - (fls. 02 e 03), o interessado, Nestor Ulisses Galhardo Rocha - CABAC - 887141 extrapolou o tempo de jornada permitido, de 11 horas, conforme determina a alínea "a", do art. 21, da Lei 7183/84, na operação da aeronave PR-MJT.

31. **Quanto às Alegações do Interessado**

32. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, o mesmo repisa os argumentos elencados em defesa. Todavia não acrescenta nenhum fato novo ou qualquer tipo de evidência que faça luz sobre suas afirmações.

33. Atenhamo-nos então, fins de restar dúvidas, à legislação referenciada.

34. Sobre o § 2º do Art. 166 da Lei 7.565/86:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

35. Esclareça-se aqui que estar subordinado técnica e disciplinarmente ao Comandante da aeronave não enseja a possibilidade de descumprimento da legislação ou “não-responsabilização” por aquele descumprimento.

36. Não percamos de vista que o Comandante da aeronave é o preposto do operador, conforme o artigo 165 do CBA.

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

37. E ainda,

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

38. Logo, pode-se inferir, sem sombra de dúvida, que as ordens e determinações emanadas de um Comandante, são, em última análise, emanadas do operador (empregador), e a Lei alcança e abarca quem cumprir ordens que fêrem a legislação vigente. Percebe-se que a Lei procura responsabilizar, acertadamente, tanto o empregador quanto o empregado, e ainda, qualquer empregado que, cumprindo ou não ordem superior, desobedeça a Lei. Não há como se eximir da culpabilidade de infringir a legislação vigente, atribuindo o dever de observar a Lei a outra pessoa. A subordinação técnica e disciplinar prevista no artigo acima mencionado dizem respeito à segurança na condução da aeronave.

39. Sobre o § 3º do Art. 166 da Lei 7.565/86:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

1 - limite da jornada de trabalho;

40. Essa responsabilidade, mais uma vez, como redigido no início do artigo, trata da condução segura da aeronave, e assim tem de ser, pois o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, Lei 7.565/86 e a Lei do Aeronauta – nº 7.183/84 – tem como mote principal a operação segura da aeronave, mediante condições adequadas de trabalho. Os limites lá previstos se apoiam, dentre outras coisas, em condições fisiológicas e requisitos de salubridade e higiene laboral. Infringi-los é, por extensão, ameaçar a segurança operacional.

41. Em seu recurso o acionado faz alusão ao Art. 172 do CBA; artigo esse que trata das informações e ocorrências que devem ser registradas no Diário de Bordo e que a responsabilidade desses assentamentos é do Comandante, como previsto no Art. 171 daquele Código.

42. Não cabe, aqui, aprofundamento analítico no tema, pois trata-se de matéria estranha ao Auto de Infração em questão. Repito o já registrado anteriormente, que o mote desse processo diz respeito a extrapolação de jornada, muito além dos limites previstos, e não de registro em Diário de Bordo e posterior informações ao empregador e a ANAC.

43. Registre-se, mais uma vez, que segundo a Lei 7183/84, temos:

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos vôos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.

§ 2º - Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do Comandante da aeronave e nos seguintes casos:

a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e

c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem

períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computado os tempos de voo, de serviço (grifos meus).

44. Não consta dos autos nenhum indicativo de situação específica que se encaixe nas exceções previstas na legislação.

45. Sendo assim aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e com a conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

46. Que reste esclarecido o que prevê a o artigo 50, da Lei 9784/99, susomencionada:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

47. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, já foi acima esclarecido o que determina a Resolução nº 25/2008, em seu artigo 22, a respeito.

48. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (Código ELT, letra "p", da Tabela de Infrações do Anexo I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

- 49. R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo;
- 50. R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário;
- 51. R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

52. ATENUANTES - Diante de todo o exposto vislumbra-se a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato da inexistência de aplicação de penalidade, julgada em definitivo, no último ano anterior ao cometimento da infração e antes de proferida a decisão em primeira instância.

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

54. Nos casos em que não há agravantes, e há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

55. SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

56. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso II, item "p", da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar no Extratos do SIGEC (SEI nº 1460783) acostado aos autos, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

57. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de NESTOR ULISSES GALHARDO ROCHA, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / CANAC	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.059229/2012-48	647008154	01046/2012	Nestor Ulisses Galhardo Rocha /887141	18/02/2012	Extrapolação da Jornada de Trabalho.	art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 21, alínea "a" da Lei7.183/84.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

58. *É o Parecer e Proposta de Decisão.*

59. *Submete-se ao crivo do decisor.*

JOÃO CARLOS SARDINHA JUNIOR
1580657



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 25/01/2018, às 11:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1460801** e o código CRC **A834C7B8**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 179/2018

PROCESSO Nº 00065.059229/2012-48

INTERESSADO: NESTOR ULISSES GALHARDO ROCHA

Brasília, 25 de janeiro de 2018.

PROCESSO: 00065.059229/2012-48

INTERESSADO: NESTOR ULISSES GALHARDO ROCHA

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por **NESTOR ULISSES GALHARDO ROCHA, CPF.: 27709833420**, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 20/03/2015, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 pela prática da infração descrita no AI nº 01046/2012 capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item “p” da Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) do ANEXO I da Resolução ANAC nº. 25/08 - *Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de jornada de trabalho para tripulação simples*.

2. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**162/2018/ASJIN**], e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **NESTOR ULISSES GALHARDO ROCHA**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 01046/2012 e capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBAer c/c alínea “a” do art. 21 da Lei 7.183/1984, e **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no **valor de R\$ 2.000,00** (dois mil reais) com reconhecimento da atenuante prevista no inciso III do § 1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.059229/2012-48 e ao Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 647008154.

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

Publique-se.

Notifique-se.

VERA LÚCIA RODRIGUES ESPÍNDULA

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 01/02/2018, às 14:33, 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 **1461001** e o código CRC **C258C018**.