



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1643/2018

PROCESSO Nº 00065.165947/2012-52

INTERESSADO: MAURO LEANDRO ZAROS

Brasília, 19 de julho de 2018.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.165947/2012-52	652100152	00065.164439/2012-57	13/11/2012	17/12/2012	11/01/2013	Não apresentou defesa	19/10/2015	12/12/2017	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)	20/12/2017

Enquadramento: Artigo 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.

Infração: Extrapolar os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

1. HISTÓRICO

1.1. Trata-se de recurso apresentado em desfavor de decisão administrativa de primeira instância no processo administrativo em epígrafe, originado a partir da lavratura do Auto de Infração nº 00065.164439/2012-57, pelo descumprimento da legislação vigente com fundamento no **artigo 302, inciso II, alínea "p" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei n.º 7.183/1.984.**

1.2. O auto de infração descreveu a ocorrência como:

No dia 14/12/2012 foi realizado Inspeção na Empresa Flyone Serviços Aéreos Especializados, no aeroporto de Jacarepaguá, na cidade do Rio de Janeiro. Durante a inspeção constatou-se que o tripulante Mauro Leandro Zaros CANAC 133879 no dia 13 de novembro de 2012 extrapolou a jornada de trabalho em 01 hora e 20 minutos, constituindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em onze horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples.

1.3. A fiscalização descreve as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição da ocorrência que motivou a decisão pela lavratura do presente auto de infração.

Durante os dias 05 a 07/12/2012 e dia 14/12/2012 foi realizada auditoria na Base Principal da autuada, no Aeroporto de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, RJ, aonde recolhidos Diários de Bordo para análise, onde constatou-se a infração em tela.

1.4. Foi acostado aos autos cópias do Diário de Bordo da aeronave PR-YDC com registro das operações da aeronave no dia 13/11/2012.

1.5. Da Defesa do Interessado

1.6. O autuado foi notificado do auto de infração em 11/01/2013, conforme faz prova a cópia do Aviso de Recebimento (AR) acostado à folha 04, contudo, não apresentou defesa.

1.7. Decisão de Primeira Instância

1.8. Em decisão motivada, o setor competente considerou configurada a infração à legislação vigente e decidiu-se por:

Face ao exposto, sugere-se a aplicação d multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$,00 (Quatro mil reais)** [sic], com fundamento no Anexo II (pessoa jurídica), da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, da ANAC, haja vista a **presença** de circunstância atenuante, elencadas no artigo 22, parágrafo 1º, inciso III, ou seja, " a inexistência de aplicação de penalidade no ano anterior à infração analisada neste processo" conforme consulta no SIGEC (fl. 10).

1.9. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 652100152 Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

1.10. Recurso

1.11. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória de primeira instância em 12/12/2017, conforme faz prova a cópia de AR anexa (SEI! nº 1427937), o interessado interpôs recurso em 20/12/2017, considerado tempestivo nos termos da Certidão ASJIN nº 1442575, no qual alega;

I - **DA PRESCRIÇÃO** - Em seu recurso alega que a infração teria sido cometida em 13/11/2012, conforme Auto de Infração nº 00065.164439/2012-57, de 17/12/2012. Aponta que a decisão só ocorreu em 19/10/2015, e que a decisão fora recebido em 12/12/2017. Cita o art. 319 da Lei 7.565/86 (CBA) e afirma que, por terem transcorrido mais de dois anos, a pretensão punitiva da Agência prescreveu para o fato em questão. Contudo, diz que, como a ocorrência do fato foi em 13/11/2012 a autoridade aeronáutica teria até o dia 13/11/2014 para impor a providência administrativa, mas como não o fez, incide em prescrição. Requer o reconhecimento e

decretação da prescrição, com o consequente arquivamento do presente feito;

II - DA NULIDADE DA SANÇÃO IMPOSTA - Verifica-se o erro do fundamento, que está sendo escrito no Anexo II (pessoa jurídica), quando deveria ser na Tabela de Infrações do Anexo I (pessoa física). Também diz que o valor apresentado é R\$,00, mas se contradiz e por extenso fala que é quatro mil reais. Ressalta que o patamar mínimo da multa, segundo o Anexo I, é de R\$ 2.000,00 (dois mil reais). Demonstra que a tipificação e fundamentação da sanção aplicada é inidônea, tornando nula a sua imposição ao requerente;

III - NO MÉRITO - Alega que por ser empregado da empresa Flyone à época, estava sob as ordens e subordinado ao empregador, sob pena de ser demitido. Assim, excedeu o limite de jornada de trabalho por mandado de seu empregador. Fala ainda sobre o limite da jornada de trabalho, que na época era regulado pelo artigo 21 da Lei nº 7.183/84, era de 11 horas se integrante de uma tripulação mínima ou simples. No entender do autuado, a limitação da jornada de trabalho é uma garantia, um direito, do tripulante e desta maneira não lhe cabe receber penalização por sua extrapolação.

IV - DOS PEDIDOS - Quer que seja decretada e reconhecida a prescrição, arquivando os autos; em segundo, caso não seja reconhecida a prescrição que decreta-se nulidade por erro de fundamentação; caso nenhuma das anteriores seja aceita, que todo o procedimento seja declarado nulo por falta de intimação e defesa de devedor solidário; e por último que o autuado seja absolvido.

1.12. **É o breve relato. Passa-se à análise**

2. **PRELIMINARES**

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

2.2. **Da regularidade processual**

2.3. Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Julgo, pois, o(s) processo(s) apto(s) para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. **FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional**

3.2. Com fulcro no art. 50 da Lei nº 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise, os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões anteriores, em especial a Decisão de Primeira Instância.

3.3. A atuação foi realizada com fundamento na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe o seguinte:

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;

3.4. **Com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei do Aeronauta:**

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 voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos 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.

3.5. **Das razões recursais**

3.6. **Sobre as alegações do autuado de que houve a prescrição de pretensão punitiva da Agência, em conformidade com o artigo 319 do CBA**, tem-se que o referido dispositivo não mais vigora, tendo em vista a sua revogação após a publicação da Lei n.º 9.873/1.999, onde poderemos encontrar em seu artigo 1º abaixo disposto *in verbis*:

Lei n.º 9.873/1.999

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009) (g. n.)

3.7. Importante, ainda, observar que o artigo 8º da Lei n.º 9.873/1.999 revogou expressamente as demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial, como no caso do artigo 319 do CBA:

Lei n.º 9.873/1999

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei no 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei no 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei no 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial. (g. n.)

3.8. Veja que o entendimento em decisões judiciais é que tal dispositivo foi revogado, conforme se pode ler abaixo:

"O prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor e aplicar a respectiva sanção é de 5 (cinco) anos, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado, nos termos do art. 1º da Lei nº 9.873/99.

Observa-se que o prazo prescricional de 2 (dois) anos previsto no art. 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) não se aplica ao caso em apreço, em que se discute multa decorrente de infração cometida em 2006, tendo em vista a revogação, operada pelo art. 8º da Lei nº 9.873/99, de todas as disposições contrárias às suas normas, ainda que constantes de lei especial".

3.9. A primeira linha a ser traçada quando se menciona em interrupção de contagem de prazo é diferenciar os conceitos de interrupção e suspensão. A interrupção do prazo se verifica quando, depois de iniciado seu curso, em decorrência de um fato previsto em lei, tal prazo se reinicia. Ou seja, todo o prazo decorrido até então é desconsiderado. Assim, qualquer das hipóteses presentes no artigo 2º da Lei 9.873/1999 interromperá o prazo prescricional que volta a seu início.

Lei 9.873/1999

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

3.10. O exame da ocorrência da prescrição intercorrente deve ser balizada pela Lei n.º 9.873/99, mais especificamente pelo §1º, do art. 1º desta lei.

3.11. Ademais, importante destacar que uma vez instaurado o procedimento administrativo, nos termos do Parecer CGCOB/DICON nº 005/2008 "*correm simultaneamente contra a Administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos (...)*". Escrutinando o texto legal, é possível concluir que a prescrição intercorrente tem alguns requisitos para que se caracterize, quais sejam: i) processo administrativo paralisado por mais de 3 (três) anos; ou ii) pendente de julgamento ou despacho.

3.12. É importante que se tenha em mente que estamos diante de um ônus à administração, cujo intento é o combate à morosidade do processo. Este princípio está estritamente ligado ao princípio constitucional da eficiência na administração pública.

3.13. Conforme exposto na Nota nº 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: "*com efeito, paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo*". É dizer que traga alteração substancial à figura da matéria tratada nos autos, com um mínimo teor de análise do direito tratado (para suprir o requisito legal "pendente de análise ou despacho"), objetivando tornar a solução do caso.

3.14. Nos termos do art. 2º, § 1º da Lei nº 9.873/99 e da Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, restou consignado que "*a interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a Administração pratique atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo*". Assim, no tocante aos marcos interruptivos da prescrição intercorrente, notamos aqui que o legislador optou no §1º, do art. 1º da lei de prescrição administrativa por um rol exemplificativo de hipóteses de interrupção que, embora também aproveite das hipóteses do art. 2º, lança mão da característica essencial de modificação da condição anterior do processo para caracterizar um marco interruptivo.

3.15. De acordo com o Parecer CGCOB/DIGEVAT Nº 0013/2013 (disponível em <https://redeagu.agu.gov.br/Principal.aspx>):

9. Bem, pode-se sintetizar, a partir de tudo quanto mencionado acima, que, para a caracterização da prescrição intercorrente, prevista no § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.783/99, é indispensável a demonstração (i) de que houve a paralisação imotivada do processo, de forma a revelar a completa inércia da Administração, ante a ausência da prática de qualquer ato processual tendente a apurar a infração; ou (ii) de que, embora tenha havido manifestação administrativa, fique comprovado que esse ato caracterizou-se como meramente procrastinatório, sem aptidão para dar o impulso necessário à solução da demanda. Enfim, para evitar a configuração da prescrição intercorrente é fundamental comprovar a tramitação qualificada dos autos, assim entendida como aquela em que os atos são indispensáveis para a continuidade do processo administrativo.

3.16. Ademais, segundo a Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014:

1. Trata-se de expediente oriundo da XI Reunião Técnica dos Procuradores chefes das Agências Reguladoras, no qual foi sugerido que a Procuradoria Geral Federal adotasse os posicionamentos indicados nos itens I.(a) e I.(b) daquele documento, a seguir transcritos, 'uniformizando o entendimento jurídico sobre esses dois aspectos':

(a). Os prazos prescricionais previstos no art. 1º, caput, e § 1º, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999 (prescrição quinquenal e trienal, respectivamente) correm de forma paralela. Deliberação por unanimidade.

(b). O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade.

3.17. Importante, ainda, citar o que estabelece a Resolução ANAC n.º 25/2008:

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

Parágrafo único. O AI, conforme modelo definido em regulamento, é o documento lavrado pelo agente da autoridade de aviação civil para descrever infração praticada por pessoa física ou jurídica.

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo

- 3.18. Vejamos, então, os seguintes marcos interruptivos do presente processo:
- Data do fato: 13/11/2012;
 - Lavratura do Auto de Infração em 17/12/2012;
 - Notificação do interessado, comprovada mediante cópia de Aviso de Recebimento, em 11/01/2013;
 - Decisão de Primeira Instância proferida em 19/10/2015;
 - Notificação da Decisão de Primeira Instância em 12/12/2017;
 - Apresentação de recurso em 20/12/2017.

3.19. Desta maneira, considerando os documentos constantes dos autos, não houve paralisação do Processo Administrativo por tempo superior ao permitido na Lei. Assim, não há que se falar em consumação de prescrição quinquenal ou até intercorrente no presente caso.

3.20. **Quanto às alegações de que o autuado de que não teria condições para cumprir a jornada como requerida pela legislação**, a Lei n.º 7.183/1.984 é clara quanto ao requerido para a extensão de jornada, exigindo local adequado para o repouso do tripulante bem como intervalo de mais de 04h00min de duração:

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

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.

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

(...)

§ 1º - Nos voos 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.

3.21. Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso e folgas, não há como considerar períodos inferiores ao estabelecido na legislação sem que se comprometa a segurança operacional. Veja que é este o motivo para a profissão ser regida por legislação específica. Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros de folga, de repouso e de jornada podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente ou um acidente aéreo.

3.22. A legislação estabelece limites mínimos para o repouso dos tripulantes e limites máximos de jornada e seu descumprimento é considerado um ato infracional, sendo, portanto, sujeito às aplicações de sanções conforme determinado. Não há como alegar a existência da imposição patronal no caso concreto, uma vez que a segurança operacional deve estar sempre em primeiro lugar. Contudo, quaisquer eventuais abusos impostos pela empresa empregadora contra seu empregado podem ser discutidos na esfera judicial, por serem de natureza trabalhista. Não sendo possível a discussão de tais fatos dentro da competência desta Agência.

3.23. **Quanto ao valor de multa aplicado, dá-se razão ao autuado quando ele diz que houve um erro de fundamento ao se aplicar a multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**. Para as infrações à alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986, a penalidade pecuniária para pessoa física, conforme a 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 aplicação de multa no valor de:

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

3.24. Tendo em conta 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; e a não incidência de circunstância agravante conforme disposto no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/2008: haveria de ter sido aplicada ao autuado uma multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) - e não de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) como foi no caso em análise.

3.25. Dessa forma, entendo que houve vício de motivação da decisão condenatória de primeira instância; falha que compromete a aderência fática ao contexto jurídico-regulatório do caso, dado que o autor da conduta no caso foi pessoa física e não pessoa jurídica, não cabendo, portanto, penação com base no Anexo II da Resolução 25/2008. O vício implica inobservância de um dos requisitos do ato administrativo, que, *in caso*, deve ser considerado nulo.

3.26. O art. 53 da Lei 9.784/99 (Lei de Processo Administrativo - LPA) autoriza: *"a Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos"*. Trata-se do princípio da autotutela administrativa, já previsto em súmulas do STF:

Súmula nº 346

"A Administração Pública pode declarar a nulidade dos seus próprios atos"

Súmula nº 473

A Administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revoga-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.

3.27. Assim, por todo o exposto e ante o vício de motivação da Decisão de Primeira Instância, que compromete a aderência fática ao contexto jurídico do caso, bem como pelos permissivos do art. 53 e 64 da LPA, embora existam indícios de materialidade no caso, entendo pela necessidade de declarar a nulidade daquela decisão por vício de motivação.

3.28. Observados os prazos prescricionais, devem os autos retornarem ao órgão decisor de primeira instância para ciência da presente decisão e, caso entenda pertinente ante a instrução processual, prolação de nova decisão.

4. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

4.1. Prejudicado ante a natureza da presente análise.

5. **CONCLUSÃO**

5.1. Pelo exposto, 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 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, DECIDO:

I - **POR CONHECER DO RECURSO E DECLARAR NULA** a decisão prolatada pela competente autoridade de primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, ante vício de motivação do decisório por inadequação do contexto fático à fundamentação jurídica;

II - **CANCELAR** o crédito de multa 652100152, ante a presente decisão.

5.2. À Secretaria.

5.3. Notifique-se. Publique-se.

5.4. Após, encaminhem-se os autos à primeira instância para ciência e eventuais providências que entenderem adequadas.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 18/10/2018, às 16:05, 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 **2065596** e o código CRC **2929D94A**.