



**PARECER Nº** 659/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00068.500722/2017-31  
**INTERESSADO:** CIRIO CARLOS KOLBERG

## **PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA**

### **I - RELATÓRIO**

1. Trata-se de recurso interposto por CÍRIO CARLOS KOLBERG, em face da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 663027188.

2. O Auto de Infração nº 000676/2017 (0610300), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 19/4/2017, capitulando a conduta do Interessado na alínea "r" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, c/c item 91.207 do RBHA 91, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Permitir a operação um aeronave civil sem um transmissor localizador de emergência (ELT) conforme previsto na seção 91.207 do RBHA 91

Histórico: De acordo com informações do SERIPA V, a aeronave de marcas PTNQS, de propriedade e operada por V.Sa. sofreu um acidente aeronáutico na data de 25 de outubro de 2016, em voo de SSEZ para SSAQ, sem portar um transmissor localizador de emergência (ELT) conforme previsto na seção 91.207 do RBHA 91.

Data da Ocorrência: 25/10/2016 - Folha(s) do Diário de Bordo: NA - Nome do piloto: DIEGO BOHRER - CANAC tripulante: 141884 - Local da Ocorrência: SSEZ - Espumoso

3. No Relatório de Fiscalização (0610339), a fiscalização registra que, segundo informações do SERIPA V, o Interessado, proprietário e operador da aeronave PT-NQS, permitiu que ela fosse utilizada em voo de SSEZ para SSAQ em 25/10/2016 sem ELT instalado.

4. A fiscalização juntou aos autos:

4.1. Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 173/ASIPAER/2016, de 3/11/2016 (0610340); e

4.2. Dados da aeronave PT-NQS (0610342).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 4/5/2017 (0674873), o Autuado apresentou defesa em 22/5/2017 (0697605), na qual alega que teria a informação de que a aeronave possuiria o ELT exigido pela norma e que este deve ter sido perdido durante o acidente. Alega também que a responsabilidade pelo ato infracional seria do comandante da aeronave. Alega ainda vício processual, por ilegitimidade do nome do autuante e ausência da data de validade de sua credencial. Caso haja aplicação de multa, requer atenuantes previstos no § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

6. Em 28/11/2017, a autoridade competente, por meio do Despacho CCPI (1282305), converteu os autos em diligência, solicitando que fossem acostados aos autos documentos que comprovassem que a aeronave PT-NQS não portava o ELT na data do acidente narrado no Auto de Infração nº 000676/2017.

7. Por meio da Nota Técnica 119 (1305141), de 30/11/2017, a fiscalização informa que o

Auto de Infração foi lavrado com base no BROA 173/ASIPAER/2016, já acostado aos autos.

8. Em 12/3/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação de multa, sem atenuantes e sem agravantes, no valor de R\$ 1.400,00 (um mil e quatrocentos reais) – 1490741 e 1500127.

9. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 489 (1515454) em 21/2/2018 (1605153), o Interessado apresentou recurso em 1/3/2018 (1596371).

10. Em suas razões, o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa.

11. Tempestividade do recurso aferida em 12/9/2018 - Despacho ASJIN (2215775).

É o relatório.

## II - PRELIMINARMENTE

### *Da regularidade processual*

12. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (0674873), apresentando defesa (0697605). Foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (1605153), apresentando seu tempestivo recurso (1596371), conforme Despacho ASJIN (2215775).

13. Dessa 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.

## III - FUNDAMENTAÇÃO

14. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "r" do inciso I do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

15. Destaca-se que, com base na Resolução ANAC nº 25, de 2008, para pessoa física, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 800,00 (grau mínimo), R\$ 1.400,00 (grau médio) ou R\$ 2.000,00 (grau máximo).

16. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 - RBHA 91, aprovado pela Portaria nº 482/DGAC, de 20/3/2003, traz regras gerais de operação para aeronaves civis. Ele é aplicável nos termos de seu item 91.1, a seguir:

RBHA 91

Subparte A - Geral

91.1 Aplicabilidade

(a) [Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção e nas seções 91.701 e 91.703, este regulamento estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, veículos ultraleves enquadrados no RBAC nº 103 e aeronaves não tripuladas) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]

(...)

17. Em seu item 91.207, o RBHA 91 dispõe sobre transmissores localizadores de emergência (ELT) e *personal locator beacon* (PLB):

RBHA 91

Subparte C - Requisitos de equipamentos, instrumentos e certificados

91.207 Transmissores Localizadores de Emergência (ELT) e Personal Locator Beacon (PLB)

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião civil registrado no Brasil, a menos que:

(1) exista, fixado no avião, um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições operáveis para as operações regidas pelos RBHA 121 e 135, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações; ou

(2) para operações que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, exista a bordo do avião um transmissor localizador de emergência aprovado, de tipo portátil ou automático, em condições de funcionamento, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações.

(...)

(e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode:

(1) trasladar um avião recentemente adquirido do local onde o mesmo foi comprado, para o local onde o ELT será instalado;

(2) trasladar um avião de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.

(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:

(1) aviões enquanto engajados em operações de treinamento de voo local conduzidas inteiramente dentro de uma área com raio igual a 50 milhas (93 km) e centro no aeródromo de origem do voo;

(2) aviões enquanto engajados em voos relacionados com projetos e ensaios;

(3) aviões novos enquanto engajados em voos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega;

(4) aviões enquanto engajados em serviços aéreos de aplicação de agentes químicos e outras substâncias usadas em operações agrícolas;

(5) aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;

(6) aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;

(7) aviões com capacidade para transportar a bordo somente uma pessoa, aviões categoria primária e ultraleves em geral;

(8) um avião durante um período no qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, modificação ou substituição, sujeito às seguintes condições:

(i) nenhuma pessoa pode operar o avião a menos que os registros de manutenção contenham a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja uma placa informando "ELT NÃO INSTALADO".

(ii) nenhuma pessoa pode operar o avião se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos.

(...)

18. Desta forma, a norma é clara quanto à obrigatoriedade de que aeronaves civis possuam ELT. Segundo os autos, o Interessado permitiu a operação da aeronave PT-NQS em 25/10/2016 sem que esta possuísse um ELT instalado. Portanto, a infração imputada enquadra-se na norma acima.

19. Em defesa (0697605), o Interessado alega que teria a informação de que a aeronave possuiria o ELT exigido pela norma e que este deve ter sido perdido durante o acidente. Alega também que a responsabilidade pelo ato infracional seria do comandante da aeronave. Alega ainda vício processual, por ilegitimidade do nome do autuante e ausência da data de validade de sua credencial. Caso haja aplicação de multa, requer atenuantes previstos no § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

20. Em recurso (1596371), o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa.

21. Primeiramente, quanto ao argumento de vício processual, cabe apontar que o autuante foi devidamente identificado por sua matrícula. Além disso, não há previsão em norma para inclusão da validade da credencial do autuante no Auto de Infração.

22. Com relação à alegação de que a aeronave possuiria o ELT instalado, observa-se que o

BROA registra explicitamente que a Supportfly, responsável pela inspeção de 1.000 horas em 24/10/2016, declarou ter removido o equipamento para manutenção. O Interessado não trouxe aos autos qualquer evidência de que o aparelho estivesse de fato a bordo na data da operação que resultou em acidente, nem que a placa informando "ELT NÃO INSTALADO" tivesse sido colocada na aeronave.

23. Quanto à alegação de que a responsabilidade pelo ato infracional deveria recair sobre o piloto, frisa-se que o operador tem a responsabilidade de assegurar que todos os equipamentos obrigatórios estejam instalados e operantes, caso a MEL assim o exija. Logo, é conduta imputável ao operador permitir a operação de aeronave sem ELT instalado.

24. 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.

25. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

26. Por fim, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

#### IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

27. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

28. A Resolução ANAC nº 472, de 2018, que entrou em vigor em 4/12/2018, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional; no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

29. A referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o § 3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio das tabelas anexas à Resolução.

30. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*o reconhecimento da prática da infração*"), entende-se, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de argumentos contraditórios. No caso em tela, identificou-se que o Interessado apresentou argumentos contraditórios. Portanto, tal atenuante é inaplicável.

31. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

32. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em

25/10/2016 - que é a data da infração ora analisada. No Anexo SIGEC (3071111), ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Deve ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

33. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, incluindo a interpretação fixada pela Diretoria Colegiada da ANAC na Súmula Administrativa nº 002/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019.

34. Dada a presença de atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 800,00 (oitocentos reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item RVS da Tabela I do Anexo I da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Cumpre ressaltar que o valor de multa previsto para este item na Resolução ANAC nº 472, de 2018, é idêntico àquele fixado na Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, ainda que o valor da multa fosse calculado com base na norma vigente atualmente e não na norma vigente à época dos fatos, não haveria alteração no valor da sanção a ser aplicada.

#### V - CONCLUSÃO

35. Pelo exposto, sugiro **PROVER PARCIALMENTE** o recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/06/2019, às 12:38, 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 **3070745** e o código CRC **CF5D267A**.

 <b>SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS</b> Atalhos do Sistema <a href="#">Menu Principal</a>		Usuário: Mariana.Miguel
Dados da consulta	Consulta	

**Extrato de Lançamentos**

**Nome da Entidade:** CIRIO CARLOS KOLBERG **Nº ANAC:** 30015403971  
**CNPJ/CPF:** 20126646015  **CADIN:** Não  
**Div. Ativa:** Não **Tipo Usuário:** Integral  **UF:** RS  
**End. Sede:** RUA DOUTOR CARLOS ALBERTO BENINCA Nº 200 – BLOCO A – LUCAS ARAUJO - **Bairro:** **Município:** PASSO FUNDO  
**CEP:** 99072330

**Créditos Inscritos no CADIN**

Não Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<a href="#">662362180</a>	00068500721201797	<a href="#">13/06/2019</a>	25/10/2016	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		DC2	1 200,00
2081	<a href="#">663027188</a>	00068500722201731	<a href="#">23/03/2018</a>	25/10/2016	R\$ 1 400,00		0,00	0,00		RE2	0,00
<b>Total devido em 28/05/2019 (em reais):</b>											1 200,00

**Legenda do Campo Situação**

- |   |  |
|---|--|
| AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA<br>AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO<br>CA - CANCELADO<br>CAN - CANCELADO<br>CD - CADIN<br>CP - CRÉDITO À PROCURADORIA<br>DA - DÍVIDA ATIVA<br>DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA<br>DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA<br>DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA<br>DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA<br>DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA<br>EF - EXECUÇÃO FISCAL<br>GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL<br>GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE<br>IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA<br>INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA<br>IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO<br>IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO<br>ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR<br>ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO<br>ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR<br>PC - PARCELADO | PG - QUITADO<br>PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI<br>PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA<br>PU - PUNIDO<br>PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA<br>PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA<br>PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA<br>RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC<br>RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC<br>RE - RECURSO<br>RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA<br>RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO<br>RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA<br>RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO<br>REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO<br>RS - RECURSO SUPERIOR<br>RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO<br>RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSE<br>RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSE<br>RVT - REVISTO<br>SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL<br>SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL |
|---|--|

Registro 1 até 2 de 2 registros

Página: [1] [Ir] [Reg] [ ]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 881/2019**

PROCESSO Nº 00068.500722/2017-31

INTERESSADO: Cirio Carlos Kolberg

Brasília, 18 de junho de 2019.

1. De acordo com a proposta de decisão (3070745), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

2. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

5. 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. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **PROVER PARCIALMENTE** o recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 800,00 (oitocentos reais)**, em desfavor de **CÍRIO CARLOS KOLBERG**, por permitir a operação da aeronave PT-NQS em 25/10/2016, de SSEZ a SSAQ, sem ELT, em afronta ao art. 302, inciso I, alínea "r", c/c item 91.207 do RBHA 91.

6. À Secretaria.

7. Publique-se.

8. Notifique-se.

**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 19/06/2019, às 19:25, 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 **3121342** e o código CRC **704118E3**.