



VOTO

PROCESSO: 00065.123930/2015-71

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação civil - ANAC para exercer o poder normativo da Agência (art. 9º, inciso V).

1.2. Prevê o Regulamento da ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que compete à Agência adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

1.3. O processo diz respeito a proposta de regulamentação, encaminhada pela Superintendência de Padrões Operacionais-SPO, que objetiva prover atendimento ao art. 78 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

1.4. Estabelece o art. 78 da referida Lei que: "*Caberá à autoridade de aviação civil brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana de que trata a Seção III do Capítulo I*".

1.5. Por sua vez, a Seção III do Capítulo I do art. 19, disciplina que "*As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana*". Desta forma, compete a esta Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC a propositura do presente Regulamento.

1.6. O [Regimento Interno da ANAC](#), aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, dispõe como competência privativa da Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, exercer o poder normativo da Agência quanto as matérias de sua competência (inciso VIII, art. 9º). Estabelece, ainda, o regimento que compete à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, no seu âmbito de atuação, submeter à Diretoria os atos sujeitos à deliberação privativa da mesma, bem como proposta de parecer sobre padrões operacionais mínimos a fim de garantir a segurança operacional, coordenando, quando necessário, com os setores correlatos das demais superintendências da ANAC (letra "a", inciso II, art. 34).

1.7. Portanto, a matéria em discussão é de alçada da Diretoria da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Superintendência de Padrões Operacionais- SPO dentro de sua área de atuação, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o tema proposto.

1.8. Ressalto que o Regulamento em análise constitui o tema 30 da Agenda Regulatória da ANAC, biênio 2017/2018, instituída pela Portaria nº 3.723, de 15 de dezembro de 2016.

2. DA ANÁLISE

2.1. A ANAC estuda o tema "Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana" desde o ano de 2010, quando organizou a primeira oficina de trabalho, e em 2011 promoveu dois seminários sobre o assunto. Ainda em 2010, foi editada uma proposta de emenda ao RBAC 121 tratando de um PGRF – Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga a ser inserido como Apêndice ao mencionado regulamento, que, entretanto, sofreu descontinuidade, haja vista a complexidade do tema (vide NT 12/2014/GTNO/GNOS/SPO – SIGAD 00065.028448/2014-47).

2.2. A fadiga conceitua-se por uma deficiência geral no estado de alerta e degradação do desempenho físico e mental de uma pessoa. Ela se manifesta no contexto da aviação quando os pilotos estão insuficientemente alertas durante a decolagem e o pouso.

2.3. Acidentes e incidentes relatados na aviação possuem a fadiga como um dos principais fatores contribuintes. Estatísticas recentes atribuem à fadiga a causa de 20% dos acidentes que incluem erros processuais, aproximações não estabilizadas, alinhamento com a pista errada, e pouso sem as devidas autorizações. Sendo assim, foram geradas algumas recomendações de segurança. Em 2011, a ICAO (*International Civil Aviation Organization*) através do DOC 9966 FRMS (*Fatigue Risk Management Systems*) recomendou aos países signatários que implementassem um "Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga".

2.4. Na aviação, vários fatores específicos dos horários de trabalho podem afetar o sono e o estado de alerta subsequente. Dentre estes, podem ser citados jornadas que se iniciam fora do horário comum, períodos de trabalho prolongados, tempo insuficiente de descanso entre períodos de trabalho, tempo insuficiente de recuperação entre períodos de trabalho consecutivos, duração do trabalho por jornada, quantidade de voos realizados, o número de períodos de trabalho consecutivos, trabalho noturno durante uma janela de baixa do ritmo circadiano, períodos de sono durante o dia e transições de trabalho dia/noite ou noite/dia.

2.5. Para a proposta do RBAC 117, "fadiga humana" é definida como "um estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga excessiva de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional.

2.6. Já o "gerenciamento da fadiga", consiste nos métodos pelos quais os provedores de serviços de aviação civil e pessoal operacional atendem às implicações de segurança relativas à fadiga.

2.7. Sendo assim, estas definições orientam a necessidade de regulamentação sobre o estabelecimento de um sistema de gerenciamento da fadiga por parte da autoridade de aviação civil.

2.8. O presente processo diz respeito a proposta de regulamentação, encaminhada pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, que objetiva prover atendimento ao art. 78 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

2.9. Estabelece o art. 78 da referida Lei que: "*Caberá à autoridade de aviação civil brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana de que trata a Seção III do Capítulo I*".

2.10. Por sua vez, a Seção III do Capítulo I do art. 19, disciplina que "*As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana*".

2.11. Nesse desiderato, propõe a Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC estabelecer a regulamentação da matéria por meio de um Regulamento que prevê os requisitos para o Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.

2.12. Dada a complexidade do assunto, o regulamento ora proposto tenta abarcar os principais fatores relacionados à fadiga, informando limites máximos e mínimos para serem respeitados, a partir de uma abordagem prescritiva, ao mesmo tempo em que permite o tratamento do assunto a partir de uma abordagem baseada em desempenho, ou seja, customizada pelos operadores aéreos e aprovada pelo órgão regulador. Ainda, o regulamento prevê iniciativas para campanhas que objetivam a conscientização a partir do autoconhecimento incentivado por meio dos treinamentos, e da realização de pesquisas, em que a indústria poderá se tornar apta a identificar de forma mais clara quais são os reais perigos advindos de uma situação de fadiga e mitigá-los de forma mais eficiente, podendo gerar indicadores mais adequados.

2.13. Um dos componentes previstos na proposta de Regulamento diz respeito ao "Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF)", que consiste no monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa a assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga aprovado possibilita que sejam praticados limites operacionais diferentes dos demais requisitos constantes da proposta de Regulamento.

Contribuições Advindas da Audiência Pública

2.14. Após a realização da Audiência Pública, publicada por meio do Aviso 39 (1039905), e prorrogada seu prazo, de acordo com o Aviso 50 (1166124), a Gerência Técnica de Normas e Padrões Operacionais - GTNO/SPO editou a Nota Técnica nº 85/2018/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (Doc. 1876111) contendo a análise técnica das contribuições apresentadas pela sociedade, que resultou num total de 138 contribuições.

2.15. No item 6.3 da referida exposição técnica da GTNO, é listada uma tabela com os principais temas discutidos, bem como o parecer quanto ao acatamento da sugestão apresentada pelo interessado. Os temas mais debatidos e justificados tecnicamente na Nota Técnica Nº 85/2018/GNOS/GTNO/GNOS/SPO foram:

- a) amplitude da utilização pela SPO do Art. 19 da NLA ou algumas seções ou parágrafos do RBAC 117 que poderiam conflitar com artigos da Lei 13.475/2017;
- b) Tabelas de limites de jornada: limitações adicionais do redutor previsto no Art. 39 da Lei 13.475/2017;
- c) Jornada interrompida;
- d) Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento: separação dos critérios de jornada e descanso a bordo de pilotos e comissários; e
- e) Reprogramação e extensão;

2.16. Algumas questões que necessitam de suporte jurídicos, a exemplo da alteração do termo da definição de “base contratual” ou “operação na madrugada”, foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANAC, conforme pode ser verificado no item 7.2.4 e 7.3.7, respectivamente, da referida NT.

2.17. A Procuradoria Federal especializada desta Agência respondeu aos questionamentos da GTNO/SPO, por meio da Parecer 132/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 2088456), concluindo não se vislumbrar óbices jurídicos ao prosseguimento do feito, contudo que sejam observadas as orientações traçadas no tal Parecer quanto ao robustecimento da motivação e esclarecimento de alguns pontos, com a correspondente adequação na redação das minutas. Além disso, houve uma complementação aos questionamento sobre a competência legal da ANAC para regulamentar o assunto “reprogramação e extensão de jornadas de trabalho”, tal como consta do parágrafo (i) dos Apêndices B e C da proposta do RBAC 117, a qual foi respondida por meio da Nota 58/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 2275419). O expediente editado pela Procuradoria asseverou que confere à ANAC competência legal para regulamentar o assunto “reprogramação e extensão de jornadas de trabalho”, caso consistam, do ponto de vista técnico, em limitações operacionais que compreendem prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine ou, ainda, que compreendam fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

2.18. Todos os apontamentos ora remetidos à GTNO/SPO pela Procuradoria foram ajustados por meio da Nota Técnica Nº 161/2018/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (doc. 2318747) que ainda, realizou uma reanálise das contribuições advindas da Audiência Pública. Conforme consta no item 12.2 da NT 161/2018/GNOS/GTNO/GNOS/SPO foi providenciado a atualização dos documentos necessários à submissão da proposta de RBAC 117.

Acréscimo da Jornada com Interrupção

2.19. A Lei nº 13.475, de 2017, prevê em seu art. 38 que em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II (serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo), IV (demais serviços aéreos especializados) e V (serviço aéreo privado sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave), do art. 5º, quando compondo tripulação mínima ou simples, poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção em determinados casos.

2.20. A Procuradoria Federal junto à ANAC, por meio da Nota nº 87/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 2543694), não vislumbrou, no art. 38 antes mencionado, vedação expressa e inequívoca para, concedida interrupção de jornada em atendimento aos parâmetros legais, acrescer-se a jornada quanto aos tripulantes dos serviços aéreos ali não enumerados, a exemplo do constante do art. 5º, inciso I da Nova Lei do Aeronauta, que diz respeito ao serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo.

2.21. Em outras palavras, aquele órgão consultivo concluiu que à autoridade de aviação civil é lícito possibilitar, no regulamento, a alteração dos limites de jornada de trabalho, no que se inclui a viabilidade de seu acréscimo no caso de serviços descritos no art. 5º, inciso I, da NLA, caso haja interrupção de jornada, que atenda aos parâmetros legais, os preceitos do "Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana" e as normas e recomendações internacionais de aviação civil.

2.22. Frise-se que a proposta de RBAC 117 prevê diferentes níveis de limites operacionais, a depender dos elementos e preceitos adotados para o gerenciamento da fadiga, o que alinha a proposta ao disposto no art. 19 da Lei nº 13.475, de 2017. Assim, para os operadores que não dispuserem de instrumentos de gerenciamento de risco, os limites da Lei, devem ser estritamente observados, conforme preconiza o Apêndice A do RBAC 117.

2.23. Caso, o operador opere sob um Sistema de Gerenciamento de Risco à Fadiga (SGRF), aprovado pela ANAC, ou nos casos de implantação de um Gerenciamento de Risco à Fadiga, o qual tem suas regras estabelecidas nos Apêndices B e C da proposta de RBAC, o Regulamento estabelece parâmetros diferenciados daqueles previstos na NLA. Nesse ponto, conforme se denota da seção 117.61, os operadores somente poderão adotar os limites estabelecidos nos Apêndices B e C se adotarem os preceitos de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga estipulados naquela Seção do regulamento.

2.24. Sobre o assunto é relevante destacar a manifestação exarada pela Procuradoria Federal junto à ANAC, por meio da Nota nº 00087/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 2543694). Senão vejamos:

“7. Assim é que a interpretação restritiva só teria lugar se as limitações operacionais constassem unicamente no texto da Lei n. 13.475/2017. Todavia, a lei não visa a esgotar em seu corpo todos os limites necessários ao gerenciamento do risco, pois prevê a possibilidade de a autoridade de aviação civil brasileira proceder-lhe alterações, especialmente quanto às prescrições de ordem temporal e, mais especificamente, nas prescrições relativas à jornada de trabalho (destacado):

'Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.

§ 1º As limitações operacionais referidas no caput deste artigo compreendem quaisquer prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2º O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil. (grifo do original)

(...)

8. A ideia é possibilitar que a entidade reguladora, dotada presumivelmente de maior conhecimento técnico do que o legislador, possa alterar os limites de acordo com o melhor alinhamento aos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana e às normas e recomendações internacionais de aviação civil, podendo ampliar ou reduzir as prescrições temporais nela previstas, a fim de proporcionar maior adaptação às realidades concretas e, portanto, maior eficiência ao gerenciamento do risco.'

(...)

15. Nesse passo, o sistema que se concretiza com a proposta do RBAC 117 acaba por oferecer ao operador alternativas de gerenciamento de fadiga, cujos limites operacionais são variáveis de acordo com o seu grau de gerenciamento dos perigos relacionados à fadiga. No caso do art. 38, a limitação sobre a possibilidade de acréscimo de jornada em razão de sua interrupção apenas quanto aos serviços aéreos **nela enumerados somente se aplica nas situações em que os operadores não disponham de instrumentos de gerenciamento de risco, quando deverão observar, estritamente, os limites legais.**

16. Nesses termos, conclui-se que a limitação de acréscimo de jornada aos serviços mencionados no art. 38 só se aplica aos casos em que o operador não siga os limites operacionais dos apêndices B e C do RBAC 117 (117.61) ou não disponha de Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga aprovado pela ANAC (117.63), sendo que o art. 19 possibilita à ANAC, a nosso ver e em harmonia com as manifestações jurídicas já presentes nos autos, disciplinar no Regulamento a possibilidade, os parâmetros e condições do acréscimo de jornada da tripulação mínima ou simples dos serviços aéreos descritos no art. 5º, I, desde que baseada em justificativas alinhadas aos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana e às normas e recomendações internacionais de aviação civil.” (grifei)

2.25. Convém apontar, ainda, que a proposta de RBAC 117, apresentada pela SPO, estabelece limites diários de jornada, compatíveis com as principais autoridades de aviação civil internacional. A título de exemplo, para tripulação composta, no período de apresentação, compreendido entre as 18:00h às 05:59h, para classe de acomodação do tipo 1, para tripulantes de voo (pilotos) o RBAC proposto permite duração máxima de jornada, de 14 horas; enquanto que no atual regulamento da FAA é de 15 horas; para a autoridade europeia (EASA) é de 16 horas; e para autoridade Australiana (CAO) é de 14 horas.

Demais considerações elencadas na Nota Técnica nº 11/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (Doc. 2666529) e Despacho GTNO/GNOS (Doc. 2668579)

2.26. A Nota Técnica nº 11/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO, teve como objetivo analisar as solicitações de diligências da Diretoria da ANAC feitas pelos seguintes documentos:

- a) Memorando nº 7/2018/PB/DIR (Doc. 2435363), que faz diligência complementar sobre o RBAC 117 à Procuradoria da ANAC sobre o aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida - Tripulações mínimas e simples - Operadores 121;
- b) Memorando nº 8/2018/PB/DIR (Doc. 2484140) (doravante referido como MMPB), que faz diligência complementar sobre o RBAC 117 à SPO sobre o aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida - Tripulações mínimas e simples - Operadores 121; e
- c) Despacho 2591712 (Doc. 2591712) (doravante referido como DIR/RB), que solicita a análise de diversos documentos sobre o RBAC 117 enviados pelo SNA e pela TAM.

2.27. No contexto das análises técnicas produzidas na referida NT, diversos temas das propostas foram abordados, entre os quais: Limites diários de jornada para tripulação composta, limites diários do número de pousos para voos com tripulação simples em aeronaves a jato, limite de operação na madrugada para voos exclusivamente cargueiros, redutor noturno (hora ficta), etc.

2.28. Entendo coerente a análise contida na Nota Técnica 11 (Doc. 2666529), guardadas as ressalvas do Despacho GTNO/GNOS (Doc. 2668579). Destaco, oportunamente, a revisão da regra que tinha sido proposta inicialmente das quatro jornadas consecutivas para operação cargueira, removendo assim a previsão dos Apêndices B e C da minuta do RBAC 117. As razões se dão pelo fato que, na definição do contexto de fadiga, no que se refere ao estado fisiológico, inexistente qualquer tipo de distinção ao ser humano (tripulante) que execute suas atividades, seja em voos cargueiro ou em voos de transporte de passageiros. Além disso, tomo como base as também as simulações e conclusões apresentadas pela GTNO/SPO na sua Nota Técnica 11 (Doc. 2666529), elencadas nos seus itens 6.2 e 7.4, as quais demonstram a necessidade de revisão do requisito.

2.29. Também nessa linha, ratifico o entendimento trazido no Despacho GTNO/GNOS (Doc. 2668579), em seu item "c", a respeito da adequação dos limites de tempo de voo acumulados, previsto no Apêndice B do RBAC 117, alterando, por exemplo, para aeronaves a jato, 84 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos e 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos, para 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos, permanecendo o mesmo limite de 900 horas anuais.

2.30. Outro ponto levantado foi com respeito a adequação quanto a classe de acomodação para tripulação técnica (piloto) e de cabine (comissários), utilizando paralelismo ao que já fora feito entre as classes 1 e 2, equiparando, assim, a duração máxima da jornada e o tempo máximo de voo da Classe 2 de descanso de piloto para a Classe 3 de descanso de comissários.

2.31. A área técnica justificou que embora as probabilidades de incapacitação de um piloto e de um comissário por fadiga sejam basicamente as mesmas para uma mesma classe de descanso em relação a duração máxima da jornada e do tempo de voo, o risco de uma consequência significativa ou maior em razão da eventual incapacitação do comissário é muito mais baixa do que a da eventual incapacitação de um piloto, donde que o critério adotado das classes de descanso não parece ser razoável ser a mesma para ambos.

2.32. Venho concordar com os apontamentos da área técnica, em relação a tripulação técnica (pilotos) terem suas jornadas estabelecidas conforme previsão inserida na proposta de RBAC 117. Contudo, no que diz respeito a tripulação de cabine (comissários), entendo que a Agência deve apenas recomendar, **que o descanso dos comissários deverá ocorrer na mesma classe de acomodação da tripulação técnica (ou de voo), ou no mínimo, uma classe abaixo, limitada evidentemente a classe 3. Desta forma, faz-se necessária a adequação ao texto do RBAC 117 para que conste essa possibilidade.**

2.33. Assim, após exaustivo e criterioso processo de elaboração, proposição e ajustes que mobilizou diversas áreas da Agência e contou com a participação efetiva da sociedade e dos regulados, entendo que o nível de maturidade e robustecimento da proposta de regulamento relativo ao Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana em deliberação, busca promover o ajustamento de condutas e estabelecer limitações operacionais, com base em amplos estudos técnicos e paradigmas internacionais, fundamentados na garantia da segurança e da manutenção da competitividade no mercado da aviação civil.

2.34. Desta feita, buscamos colocar o País alinhado às melhores práticas da aviação, e repito, ampliando nossa competitividade sem esquecer da segurança operacional.

2.35. Nesses termos, encontra razões e fundamento o presente voto.

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Ante o exposto, diante da manifestação da área técnica desta Agência, exarada por diversos documentos técnicos oriundos da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, com destaque das alterações finais sugeridas pela Nota Técnica 11/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (Doc. 2666529) e pelo Despacho GTNO/GNOS (Doc. 2668579, além dos argumentos jurídicos proferidos pela Procuradoria Federal especializada desta Agência, contidos na Nota nº 58/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 2275419) e na Nota nº 87/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 2543694), acolho os argumentos trazidos nos autos e **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da proposta de Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 - RBAC 117**, intitulado "Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana", conforme Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTNO/GNOS (Doc. 2781822), **devendo-se atender à observação constante no item 2.32 supra.**

É como voto.

RICARDO BEZERRA

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 13/03/2019, às 18:00, 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 **2727465** e o código CRC **E5009562**.