



VOTO

PROCESSO: 00058.018303/2018-51

INTERESSADO: HORUS AERO TAXI LTDA.

RELATOR: RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL PARA APRECIÇÃO DA MATÉRIA

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 8º, incisos X, XVI e XLIII, estabelece a competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para, dentre outras, para regular e fiscalizar os serviços aéreos, bem como fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, caput, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.3. A Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, por sua vez, dispõe em seu art. 48 que *"a Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência"*. Prescreve ainda o art. 64 da mencionada lei que *"o órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência"*.

1.4. Por sua vez, a Resolução nº. 472, de 06 de junho de 2018, trata nos artigos 35 e 46 sobre a competência da Diretoria Colegiada para deliberar sobre pedidos de recurso em face de decisões proferidas no curso de Processos Administrativos Sancionadores que implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.5. Desta forma, conclui-se que o presente recurso administrativo preenche os requisitos de admissibilidade para efeito de análise pela Diretoria Colegiada da ANAC.

2. DA ANÁLISE

2.1. A conduta imputada à empresa autuada por suposta fraude nos registros de manutenção foi enquadrada no inciso I do art. 299 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, combinada com o item 43.12 do RBAC 43, *in verbis*:

"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."

"Art. 299. Será aplicada multa de (vetado), ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;"

"Seção 43.12, RBAC 43

43.12 Registros de manutenção, falsificação, reprodução ou alteração

(a) *Ninguém pode fazer ou induzir que seja feita:*

(1) *qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer registro ou relatório cuja produção, conservação ou uso para demonstrar conformidade com qualquer requisito previsto por este regulamento seja requerido; (grifos nosso)*

(...)

(b) *Qualquer pessoa que cometa um ato proibido pelo parágrafo (a) desta seção poderá ter sua licença de tripulante, despachante operacional de voo ou mecânico de manutenção aeronáutica, ou seu certificado de organização de manutenção, de operador ou de produção ou, ainda, sua autorização de produção segundo uma OTP, um APAA ou suas especificações de produtos ou processos, como aplicável, suspensos ou cassados pela ANAC.”*

2.2. No Relatório de Fiscalização nº 006025/2018^[1], resta consignado que, a partir da análise de evidências colhidas em ações de fiscalização na sede e filial da base Aeroporto da empresa, verificou-se indícios de que as Ordens de Serviços não eram de fato executadas e/ou inspecionadas pelos Mecânicos de Manutenção Aeronáutica – MMA’s que as assinavam atestando o seu cumprimento.

2.3. Para fins de verificação, foram confrontadas as datas de ausência do país dos Mecânicos de Manutenção Aeronáuticos - MMA’s Paulo Cezar Machado e Afonso Celso Schemin, conforme certidões de movimento migratório obtidas junto ao Departamento de Polícia Federal – DPF^[2], com as datas de abertura e fechamentos de Ordens de Serviços potencialmente irregulares. Constatou-se, então, que em 11 (onze) Ordens de Serviços consta assinatura pela execução, pela inspeção ou pela aprovação para retorno das aeronaves ao serviço quando um ou ambos os profissionais se encontravam fora do Brasil.

Tabela 1

O.S	Tipo de Inspeção	Aeronave	Abertura	Fechamento	Resp. Execução	Resp. Inspeção	Aprov. para Retorno ao Serv.
676	Troca de Componentes	PT-YLN	27/05/2013	27/05/2013	ACS	PCM - Ausente	
691	Inspeção de 100 H	PT-YLN	01/09/2013	02/09/2013	PCM - Ausente	ACS - Ausente	
717	Inspeção de 50 H	PT-HVM	25/01/2014	25/01/2014	MSM	PCM - Ausente	ACS
732	Inspeção de 50 H	PT-YLN	29/04/2014	30/04/2014	ACS	PCM - Ausente	ACS
734	Inspeção de 100 H	PT-HOL	26/04/2014	28/04/2014	MSM	PCM - Ausente	
749	Inspeção de 100 H	PT-HVM	30/07/2014	31/07/2014	MSM	PCM - Ausente	
762	Inspeção de 50 H	PT-HOE	04/12/2014	04/12/2014	PCM - Ausente	ACS	
800	Inspeção de 100 H/anual	PR-GBJ	11/08/2015	13/08/2015	PCM - Ausente	ACS	
801	Inspeção de 100 H	PR-HOE	11/08/2015	13/08/2015	PCM - Ausente	ACS	
817	Inspeção ANUAL	PR-WFE	18/11/2015	18/11/2015	PCM - Ausente	ACS	
850	Inspeção de 50 H	PT-YLN	03/10/2016	03/10/2016	ACS	PCM - Ausente	ACS

* PCM - Paulo Cezar Machado

* ACM Afonso Celso Schemin

* MSM - Mario Sérgio Machado

Das alegações preliminares

2.4. Em sua peça recursal, preliminarmente, a recorrente aduz nulidade da decisão de primeira instância por suposta ausência de fundamentação válida e análise “genérica dos fatos”, aponta a ocorrência de cerceamento de defesa e requer o reconhecimento da prescrição da ação punitiva.

2.5. Contudo, não há que se falar em nulidade de ato administrativo sob a alegação de ter a recorrente sido cerceada em seu direito fundamental ao princípio do contraditório e da ampla defesa. No que diz respeito à decisão de primeira instância, observa-se que consta na análise do decisor as devidas contrarrazões aos aspectos fáticos e jurídicos trazidos na defesa, analisando todas as condutas e argumentos individualmente.

2.6. No que tange às alegações de cerceamento de defesa, cumpre registrar que foi oportunizado à interessada amplo acesso aos autos, respeitados os prazos para apresentação de defesa e recurso legalmente dispostos, com a devida notificação de todos os atos processuais no âmbito do presente processo. Resta, portanto, evidenciada a regularidade processual dos autos.

2.7. Quanto à alegação da incidência da prescrição punitiva e intercorrente, ratifica-se a argumentação apresentada pelo decisor de primeira instância, devidamente amparado pela legislação pertinente^[3] e pelo Parecer nº 461/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU, de 09/12/2016, emitido pela Procuradoria Federal junto à ANAC, o qual registrou entendimento já consolidado de que a lavratura do Auto de Infração interrompe a contagem do quinquênio prescricional por configurar prática de ato inequívoco que importe apuração dos fatos.

Do Mérito

2.8. Na sequência, a atuada expõe suas razões de mérito para cada conduta infracional a ela imputada de forma individualizada. Da análise da argumentação exposta, verifica-se que, no mérito, a recorrente limitou-se em repisar todos os argumentos já apresentados em sua defesa prévia, os quais foram motivadamente refutados pelo decisor em primeira instância.^[4] Todavia, com vistas a elidir qualquer alegação de nulidade, far-se-á uma breve explanação acerca da manifestação apresentada.

2.9. Sobre as alegações aduzidas, inicialmente, cumpre ressaltar que a empresa atuada reconhece que os Mecânicos de Manutenção Aeronáutica – MMA's, responsáveis pelo cumprimentos das Ordens de Serviços em questão, não se encontravam no Brasil nas datas constantes nas certidões de movimento migratório obtidas junto ao Departamento de Polícia Federal – DPF, ausentes, portanto, nos períodos compreendidos entre as datas de aberturas e encerramentos das Ordens de Serviços tratadas no presente processo, conforme Tabela 1 dispostas no item 2.3 do presente voto.

2.10. Para as Ordens de Serviço nº 691, 800, 801 e 817, nas quais o MMA Paulo Cezar Machado constava como responsável pela execução, a recorrente afirma que ausência do mecânico não incorreu em prejuízo algum, dado que os serviços foram executados de fato nas datas apostas nas OS's e que foram realizados por equipe composta por profissionais treinados e qualificados da Organização de Manutenção – OM Horus Taxi Aereo Ltda. Para a OS nº 691, informa que a equipe contou com o apoio do MMA Mário Sérgio Machado, habilitado para exercer tal função. Sustenta que o mecânico Paulo Cezar Machado realizou nova supervisão ao retornar ao Brasil.

2.11. Para as Ordens de Serviço nº 676, 717, 732, 734, 749, 762 e 850, nas quais o MMA Paulo Cezar Machado constava como responsável pela Inspeção, e para a OS nº 681 em que o MMA Afonso Celso Schemin constava como responsável pela inspeção, a recorrente novamente aduz que a ausência dos mecânicos não incorreu em prejuízo, uma vez que os serviços foram executados e acompanhados por equipe composta por profissionais treinados e qualificados da Organização de Manutenção – OM Horus Taxi Aereo Ltda. Afirma que as inspeções foram efetivamente realizadas pelos mecânicos responsáveis após o seu retorno ao Brasil, mesmo que em data posterior às apostas nas Ordens de Serviço.

2.12. Em que pese a tentativa da recorrente em desconstruir as condutas infracionais a ela imputadas, as alegações apresentadas tão somente confirmam que os MMA's responsáveis estavam fora do Brasil nas datas indicadas pela fiscalização, bem como que os serviços não foram efetivamente realizados pelos profissionais responsáveis que atestaram o seu cumprimento. Tal declaração por si só é suficiente para comprovar a inveracidade dos registros ali constantes, uma vez que as atividades de Execução de um serviço de manutenção, sua Inspeção e Aprovação para Retorno ao Serviço implicam na necessidade da realização presencial das tarefas pelos responsáveis designados e habilitados para tais funções. Na ausência desses, embora a empresa atuada destaque a possível qualificação técnica de sua equipe, não há como se confirmar se a manutenção de fato ocorreu, quem a realizou e tampouco se os requisitos previstos nos normativos pertinentes foram devidamente observados^[5]. Sobre o tema, é imprescindível apontar que a não observância das normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves constitui risco à segurança de voo.

2.13. Ademais, há que se registrar que não somente os serviços constantes nas Ordens de Serviços foram supostamente efetivados durante a ausência do MMA responsável pela execução e/ou inspeção, mas que também o voo imediatamente posterior à manutenção indicada foi realizado antes do retorno do mecânico responsável ao Brasil, ocorrência essa confirmada pela análise dos Diários de Bordo das aeronaves, conforme documentação anexa aos autos. Tal fato reforça a ocorrência de registros inverídicos e com datas retroativas nas Ordens de Serviço em tela.

2.14. Resta, portanto, caracterizada a ocorrência de registros fraudulentos, conforme descrito no Auto de Infração e confirmado pelo decisor de primeira instância.

2.15. Em continuidade a suas argumentações, a atuada reitera que (i) ambos os profissionais Paulo Cezar Machado e Afonso Celso Schemin são habilitados para exercer o cargo de mecânico em manutenção aeronáutica e de inspetor em manutenção, atendendo, portanto, aos requisitos de qualificação e habilitação requeridos pela ANAC para realizar os serviços; (ii) que a equipe de manutenção da organização era composta por funcionários qualificados; e (iii) que a maioria das condutas descritas são afetas a aeronaves de propriedade da recorrente ou que na época integravam sua frota, sendo, portanto, frequentemente monitoradas e supervisionadas pela equipe da organização de manutenção.

2.16. Não obstante tais alegações já tenham sido enfrentadas em fase de defesa, repisa-se que os fatos acima mencionados não isentam a Organização de Manutenção – OM do cumprimento das normas aeronáuticas referentes à manutenção de aeronaves. De tal forma, os mecânicos de manutenção devidamente habilitados para as funções a eles designadas deveriam estar presentes quando do cumprimento das Ordens de Serviço, de forma a assegurar que todas as tarefas ali descritas foram de fato concluídas em estrita observância aos normativos pertinentes, o que, conforme já exaustivamente demonstrado nos autos, não ocorreu.

2.17. Na sequência, requer o arquivamento dos autos sob a alegação de punição antecipada por ter tido seu Certificado de Organização de Manutenção – COM suspenso cautelarmente, nos termos da decisão proferida nos autos do Processo nº 00058.523753/2017-89. Informa, ainda, que, por meio da Carta nº 29/MNT/2018, de 31/08/2018 (2186227), a recorrente solicitou a revogação das atividades da oficina de manutenção de aeronaves, incorrendo, portanto, na perda do objeto da penalidade de cassação, porquanto interposta antes da decisão exarada em primeira instância.

2.18. A respeito da alegada suspensão cautelar, observa-se que esta não configura medida sancionatória, e sim medida acautelatória para evitar risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público, sem prejuízo de outras que se mostrem necessárias, conforme definido no art. 57 da Resolução ANAC nº 472/2018.^[6]

2.19. Quanto à suposta perda do objeto da penalidade de cassação, tal alegação também não prospera, uma vez que a revogação do Certificado de Organização de Manutenção não foi efetivado, posto que o pedido foi interposto posteriormente à instauração do presente processo administrativo sancionatório.^[7]

2.20. Por fim, requer o reconhecimento da infração continuada, com aplicação de uma única penalidade para as condutas ora analisadas. Contudo, importante realçar a inexistência, até o presente momento, de regra vigente no âmbito desta Agência que permita a aplicação do instituto em questão. Ademais, ainda que a regulamentação em questão estivesse vigente, após a análise dos fatos trazidos aos autos, resta incontestável a intencionalidade do agente em afrontar o regulamento vigente à época, ao passo que, mesmo ciente das irregularidades, permitiu-se a inserção de dados com datas retroativas para cada inspeção, assumindo, assim, os riscos decorrentes da inobservância das normas e procedimentos afetos à manutenção de aeronaves, estritamente relacionados à segurança de voo. Dessa forma, considerando-se a afronta ao dever de agir com lealdade e boa-fé, resta evidente a inaplicabilidade do instituto da infração continuada ao caso.

Da dosimetria da sanção

2.21. Por todo o exposto e considerando todo o conjunto probatório anexo aos autos, restam caracterizadas as condutas infracionais descritas no Auto de Infração, tendo em vista que foram realizados registros de manutenção com datas retroativas nas Ordens de Serviços de atividades de manutenção analisadas, não sendo possível assegurar se as normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves foram observadas, incorrendo em nítida falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação.

2.22. Primeiramente, cabe observar que a Lei nº 7.565/1986 dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Assim, com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época, relativa ao inciso I do art. 299 da Lei nº 7.565/1986, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

2.23. No caso em tela, nos termos do §1º do art. 36 da Resolução nº 472/2018, verifica-se a **incidência de circunstância atenuante** pela inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento das infrações em julgamento, conforme extrato SIGEC anexado aos autos.

2.24. Considerando todos os argumentos contraditórios apresentados em defesa prévia e em sede recursal, bem como que a recorrente não comprovou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer

providência eficaz para amenizar as consequências das infrações, afasta-se a aplicação das atenuantes previstas no inciso II e III do §1º do art. 36 da Resolução nº 472/2018.

2.25. Quanto às circunstâncias agravantes, resta consubstanciado nos autos a exposição ao risco da segurança de voo, uma vez que o registro de informações inverídicas nas Ordens de Serviços não permite assegurar quem efetivamente realizou a atividade de execução de manutenção e de inspeção nos produtos aeronáuticos constantes nas Ordens de Serviço, tampouco se o regulamento afeto à realização de manutenções foi observado. Da mesma forma, observa-se que houve obtenção de vantagens resultantes da infração, uma vez que as aeronaves foram aprovadas para retorno ao serviço anteriormente ao retorno do mecânico responsável pela execução e/ou inspeção ao Brasil, reduzindo o tempo em que as aeronaves ficaram fora de serviço. Constata-se, portanto, a **incidência das circunstâncias agravantes** previstas nos incisos III e IV do §2º do art. 36 da Resolução nº 472/2018.

2.26. Dada a existência de uma circunstância atenuante e duas agravantes, entendo pela manutenção da multa em seu patamar máximo, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada uma das 11 (onze) condutas infracionais analisadas, totalizando o valor de R\$ 110.000,00 (cento e dez mil reais).

2.27. Por fim, cumpre ressaltar a gravidade das condutas apuradas no presente processo, as quais revelam a falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica e possuem impacto direto na segurança de voo. A realização de registros fraudulentos evidencia violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre regulado e regulador. Tal posicionamento reforça-se, ainda, pelo fato de que a Organização de Manutenção - OM Horus Aero Táxi - LTDA encontrar-se com o seu Certificado de Organização de Manutenção - COM suspenso cautelarmente desde 23/09/2017^[8]. Desse modo, entende-se que a providência administrativa sancionatória de cassação proposta pela Primeira Instância é compatível e proporcional às condutas da autuada.

3. CONCLUSÃO

3.1. Pelo exposto, **VOTO** pelo conhecimento do recurso interposto pela empresa **HORUS AERO TAXI LTDA - EPP** e, no mérito, por **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, mantendo a decisão proferida pela autoridade competente de primeira instância em todos os seus termos, começando os efeitos da cassação a contar da data da decisão de primeira instância.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para comunicação à Polícia Federal sobre o resultado da deliberação e demais providências cabíveis.

3.3. Após conhecido o trânsito em julgado administrativo da decisão de cassação, encaminhem-se os autos para a GTAR-DF/SAR para a execução da sanção de Cassação do Certificado de Organização de Manutenção - COM nº 9903-01/ANAC, da empresa HORUS AERO TAXI LTDA - EPP.

É como voto.

[1] Relatório de Fiscalização nº. 006025/2018/GGAF, de 22/05/2018. (SEI 1839932).

[2]

Tabela 2

Movimento Migratório		
Profissional	Saída	Retorno
Paulo Cezar Machado	19/05/2013	28/05/2013
Paulo Cezar Machado	07/08/2013	14/08/2013
Paulo Cezar Machado	31/08/2013	07/09/2013
Paulo Cezar Machado	25/01/2014	04/02/2014
Paulo Cezar Machado	22/04/2014	03/05/2014
Paulo Cezar Machado	10/06/2014	24/06/2014
Paulo Cezar Machado	28/07/2014	08/08/2014
Paulo Cezar Machado	27/11/2014	05/12/2014
Paulo Cezar Machado	10/08/2015	21/08/2015
Paulo Cezar Machado	11/11/2015	19/11/2015
Paulo Cezar Machado	29/09/2016	12/10/2016
Paulo Cezar Machado	04/12/2016	14/12/2016
Paulo Cezar Machado	02/03/2017	18/03/2017

Afonso Celso Schemin | 29/08/2013 | 06/09/2013 |

[3] Lei nº 9.873/99

“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)”

[4] Decisão de Primeira Instância - GTAA/SFI (SEI 3116791), de 19/06/2019.

[5] RBAC43 43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135)

(a) Anotações no registro de manutenção. **Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve,** exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:

(1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) do trabalho executado;

(2) a data da conclusão do serviço realizado;

(3) o nome da pessoa que executou o serviço, caso esta pessoa seja diferente da pessoa especificada no parágrafo (a)(4) desta seção; e

(4) a assinatura e número da licença da pessoa que o aprovou se o serviço foi satisfatoriamente concluído no artigo. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado. (Redação dada pela Resolução nº 348, de 2 de dezembro de 2014)

145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração

(a) Cada organização de manutenção certificada deve inspecionar cada artigo no qual ela executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme descrito nos parágrafos (b) e (c) desta seção, antes de aprovar esse artigo para retorno ao serviço.

(b) Cada organização de manutenção deve certificar, por meio de uma liberação de manutenção, que o artigo está aeronavegável com relação à manutenção, manutenção preventiva ou alteração executada, após:

(1) a organização de manutenção executar trabalho no artigo; e

(2) um inspetor inspecionar o artigo trabalhado e confirmar que ele está aeronavegável com relação ao trabalho executado.

(c) Para finalidades dos parágrafos (a) e (b) desta seção, um inspetor deve atender aos requisitos da seção 145.155 deste RBAC.

[6] Resolução nº 472, de 06 de junho de 2018.

“Art. 57. Constituem-se providências administrativas acautelatórias, com vistas a evitar risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público, sem prejuízo de outras que se mostrem necessárias:

III - suspensão cautelar, parcial ou total, de quaisquer certificados, licenças, concessões, autorizações, operações ou habilitações.”

[7] Lei nº 9.784, de 20/01/1999.

“Art. 51. O interessado poderá, mediante manifestação escrita, desistir total ou parcialmente do pedido formulado ou, ainda, renunciar a direitos disponíveis.

(...)

§ 2º A desistência ou renúncia do interessado, conforme o caso, não prejudica o prosseguimento do processo, se a Administração considerar que o interesse público assim o exige.”

[8] Portaria nº 2.778, de 15 de agosto de 2017.

Tornar pública a suspensão do Certificado de Organização de Manutenção nº 9903-01/ANAC, emitido em favor da oficina de manutenção de produto aeronáutico HORUS AERO TÁXI LTDA.- EPP



Documento assinado eletronicamente por **Rafael José Botelho Faria, Diretor**, em 09/06/2020, às 18:27, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4395494** e o código CRC **ED0D8A31**.