



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.500323/2016-17	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GGCP
<b>Assunto do normativo:</b>	Certificação de Produto Aeronáutico		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

Pretende-se solucionar quatro problemas com esta proposta de emenda de ato normativo finalístico.

Esta abordagem encontrou referência na emenda 98 ao Title 14 CFR part 21 d a FAA e na redação atual do Commission Regulation (EU) 748/2012 Part 21 da EASA.

A seguir tem-se a seguinte relação de problemas consideradas nesta abordagem, para os quais foi utilizada a indicação com a letra P para diferenciá-los.

P1 = modelo de supervisão aplicado ao processo de liberação autorizada de produtos e artigos aeronáuticos não reflete as práticas atuais do mercado internacional em relação a flexibilidade inerente ao processo. Atualmente, as principais autoridades de aviação civil permitem que seus regulados emitam declaração que garante tal liberação, por meio de confiança em processo certificado, os liberando da necessidade de demandarem tal atividade diretamente à sua autoridade ou a um credenciado/ designado. Para o caso específico de conformidade de protótipos, a EASA também permite tal flexibilidade a seus regulados. No Brasil, a emissão de tal liberação é exclusiva da autoridade e de seus credenciados.

P2 = Requisitos brasileiros não requerem explicitamente a identificação de Gestor Responsável em uma organização de produção, diferentemente do que já ocorre no arcabouço regulatórios das principais autoridades de aviação civil, o que teria o potencial de facilitar a identificação de responsabilidades dentro das organizações reguladas neste setor.

P3 = Requisitos brasileiros não permitem que o detentor de COP - DCOP fabrique e instale componentes de interface, o que pode levar a desmontagens de equipamentos que poderiam ser evitadas, caso haja abertura para tal atividade a exemplo do que foi considerado adequados pela FAA.

P4 = Requisitos brasileiros podem ficar mais explícitos sobre as responsabilidades a respeito do controle de fornecedores, uma vez que atualmente a regulamentação não é clara quanto a responsabilidade sobre as várias camadas da cadeia de suprimento. Além disso, o reporte de não conformidades por fornecedores poderia ser visto sob uma ótica de processo controlado e padronizado.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

Para os quatro problemas elencados acima, foram identificadas alternativas de solução.

Para o P1 foi feita uma análise com seis alternativas, em que uma seria o status quo e as cinco demais seriam variações identificadas como viáveis pelo grupo de estudo.

Para P2, P3 e P4 foram consideradas duas alternativas para cada, sendo status quo e solução consideradas na emenda 21-98 da FAA.

A seguir tem-se uma relação das alternativas consideradas. Destaca-se que a numeração destas utilizou a letra A e dois dígitos, sendo o primeiro ligado ao problema a ser solucionado e o segundo dígito ligado à identificação da referida alternativa.

A1.1= **status quo**, ANAC e credenciado emitem CLA para itens série, reconstruídos, reparados e alterados por fabricantes e para conformidade de protótipos.

A1.2= Permitir emissão de Documento de Liberação Autorizada-DLA pelo DCOP para itens série e reconstruído/ reparado/alterado por fabricantes. E **coexistir** permissão para credenciados emitirem CLA para mesma finalidade (em uma mesma organização) e para conformidade de protótipos.

A1.3= Permitir emissão de Documento de Liberação Autorizada pelo DCOP para itens série e reconstruído/ alterado por fabricantes. E **não** coexistir permissão para credenciados emitirem CLA para mesma finalidade em uma mesma organização. CLA seria apenas para conformidade de protótipos.

A1.4= Permitir emissão de Documento de Liberação Autorizada-DLA pelo DCOP para itens série, reconstruído/ reparado/ alterado por fabricantes e para conformidade de protótipo. E **coexistir** permissão para credenciados emitirem CLA para todas estas finalidades, em uma mesma organização.

A1.5= Permitir emissão de Documento de Liberação Autorizada-DLA pelo DCOP para itens série, reconstruído/ reparado/ alterado por fabricantes e para conformidade de protótipo. E **coexistir** permissão para credenciados emitirem CLA para apenas **conformidade de protótipos**, em uma mesma organização.

A1.6 (**selecionada**) = Permitir emissão de Documento de Liberação Autorizada-DLA pelo DCOP para itens série e reconstruído/ reparado/ alterado por fabricantes. E permitir emissão de DLA pelo DCOPj para conformidade de protótipos sem coexistência de permissão para credenciados emitirem CLA nestas organizações, no que tange todas as finalidades consideradas no contexto de fabricantes.

A2.1= **status quo**, não há exigência explícita de responsável pelas operações de produção e de um ponto focal de contato com a ANAC.

A2.2 (**selecionada**) = adotar solução com base na alternativa escolhida pela FAA por meio de sua emenda 21-98, que explicitou tal papel nas exigências previstas para o sistema.

A3.1= **status quo**, fabricação e instalação de componente de interface não está prevista para o fabricante do produto que irá receber tal componente.

A3.2= (**selecionada**) adotar solução com base na alternativa escolhida pela FAA por meio de sua emenda 21-98, que permitiu inclusão de componentes de interface no certificado dos regulados com base em condições e limitações específicas.

A4.1= **status quo**, controle de fornecedor exige reporte de não conformidades sem necessariamente estarem sob um processo padronizado. E a definição de fornecedor não é clara quanto sua posição na cadeia de suprimentos.

A4.2= (**selecionada**) adotar solução com base na alternativa escolhida pela FAA por meio de sua emenda 21-98, que deixou mais clara definição de fornecedores e explicitou a necessidade de um processo de reporte pelo fornecedor.

### 3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Para cada alternativa selecionada, tem-se a seguinte explicação de como o ato proposto resolverá o problema identificado. Destaca-se que a numeração, que indica cada explicação, remete à identificação das alternativas selecionadas, conforme campo anterior deste FAPAN.

A1.6 (**liberação autorizada**) = A emissão de DLA por DCOP representaria uma declaração aceita pela autoridade com base em confiança adquirida por meio de processo certificado e supervisionado, pela ANAC, de maneira igual ao que foi adotado pela emenda 21-98 da FAA e além disso, seria permitida DLA para conformidade de protótipo por DCOPj, uma vez que no modelo em uso pela EASA, seus regulados têm prerrogativa de emissão de determinação de conformidade com base em processo certificado. A diferença neste segundo caso é que no modelo da EASA tal prática também está atribuída ao detentor de aprovação de produção e na solução selecionada, foi escolhido como mais adequado que o detentor faça aprovação de organização de projeto detenha tal prerrogativa. Finalmente, a viabilidade desta solução está ligada ao entendimento de que não coexistiria em uma mesma organização a presença de credenciados em fabricação para emitirem Certificado de Liberação Autorizadas para estas mesmas finalidades.

A2.2 (**Gestor responsável**) = Regulamento passa a exigir identificação de Gestor responsável junto à ANAC.

A3.2 (**Componentes de interface**) = Registro de Limitação de produção passa a prever listagem de componentes de interface visando fabricação e instalação dos mesmos, desde que determinadas condições e limitações sejam respeitadas, no que tange o direito de uso de dados de projeto e fabricação do item que venham a ser instalados.

A4.2 (**Controle de fornecedores**) = Regulamento define e posiciona fornecedores em toda a cadeia de suprimentos, englobando a modalidade de serviços. Além disso, a seção que trata de sistema de qualidade passa a exigir que os reportes de não conformidades sejam feitos de acordo com um processo padronizado. Um ponto adicional ligado a este item é a possibilidade de que os fornecedores entreguem produtos e serviços, mesmo que ainda não estejam prontas para uso, ao DCOP, desde que tal condição esteja estabelecida nas especificações do DCOP.

*Nota: Além das soluções listadas aqui, este pacote de emenda também contempla uma atualização do título do regulamento, para refletir de maneira mais completa seu escopo.*

### 4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Emissão de Regulamento	Set/2018	Tema tratado por meio de agenda interna da SAR e em paralelo com o Tema 25 da Agenda Regulatória 2017-18
Regulados	Identificação de gestor responsável e revisão de processos de controle de fornecedores	180 dias após publicação da regra	GTAI fará acompanhamento por meio de atividade de vigilância dos regulados envolvidos.
Regulados	Componentes de interface e liberação autorizada	Set/18	Prerrogativas opcionais. Uma que feita solicitação por regulados, GTAI irá avaliar, certificar e supervisionar atividade inerentes a produção.

			E GCPR irá atender demandas ligadas a DLA com finalidade de conformidade de protótipos, dentro do contexto da certificação de organização de projeto, em regulamentação por meio do tema 25 da Agenda Regulatória de 2017-18.
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

De maneira geral, o escopo deste estudo encontra-se dentro da atividade de certificação de produto aeronáutico, para a qual destaca-se a seguinte interpretação quanto a sua fundamentação, no intuito de contextualizar a competência da SAR e viabilidade da proposta.

De acordo com o CBAer, Lei 7..565 de 19.12.1986, em seu art. 66, compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança, dentre outras coisas, relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

E ainda, O inciso XXXIII do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 estabelece que cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados

De acordo com a Lei de criação da ANAC, Lei 11.182 de 27.09.2005, art. 8, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe, dentre outras coisas, realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil, regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil, proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecido, e também, expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos

De acordo com o decreto 5.731 que aborda a estrutura organizacional da ANAC, em seu art. 4, cabe à ANAC adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe, dentre outras coisas, proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos e, em especial, no que tange este estudo, expedir "Certificado de Homologação de Empresa" para empresas fabricantes de produtos aeronáuticos, fiscalizando-as e "Certificado de Homologação de Tipo";

De acordo com a Resolução 110, que versa sobre o Regimento Interno da ANAC, de 15.09.2009 e alterações posteriores, art. 53, À Superintendência de Aeronavegabilidade compete, dentre outras coisas, submeter à Diretoria, no que tange a aeronavegabilidade, ruído e emissões de produtos aeronáuticos,

proposta de ato normativo e parecer relativos às seguintes matérias, sobretudo, relativas a certificação de projeto, incluindo validação de produto aeronáutico importado e certificação de organização de produção.

De acordo com o RBAC 21, emenda 02, Subparte B, seção 21.33, o requerente deve permitir que a ANAC realize quaisquer inspeções e ensaios em voo e no solo necessários à verificação do cumprimento com os requisitos aplicáveis dos RBAC, e o requerente deve executar todos os ensaios e as inspeções necessários, no que tange conformidade.

De acordo com o mesmo RBAC 21, emenda 02, a Subparte G determina os requisitos para a emissão de certificados de organização de produção de produtos aeronáuticos; e regras para os detentores de tais certificados, que inclui, por meio da seção 21.137, a necessidade de que cada requerente ou detentor de um certificado de organização de produção deve estabelecer e descrever, por escrito, um sistema da qualidade que garanta que cada produto e artigo esteja em conformidade com o seu projeto aprovado e em condição de operação segura. O sistema da qualidade deve incluir, dentre outras coisas, controle do fornecedor.

Ainda de acordo com o RBAC 21, emenda 02, subparte L, seção 21.331, uma pessoa pode obter da ANAC uma aprovação de aeronavegabilidade para exportar um motor de aeronave, uma hélice ou um artigo novos que foi fabricado de acordo com este regulamento, ou também para usados, se estes estiverem conforme os dados de projeto aprovado e em condição de operação segura.

*Nota: As propostas de aprimoramento da certificação da produção por meio de uma maior esclarecimento sobre fornecedores, inclusão de componentes de interface e da figura de um gestor responsável encontram respaldo na competência/atribuição da SAR para a definir os padrões mínimos de segurança inerentes à atividade..*

E finalmente, de acordo com o RBAC 183, emenda 00, Subparte C, seção 183.31, o profissional credenciado em fabricação, atuando dentro dos limites do seu credenciamento e conforme critérios e procedimentos estabelecidos pela ANAC, pode, dentre outras coisas, emitir aprovações de aeronavegabilidade para exportação segundo a subparte L do RBAC 21, para produtos Classes II e III. E também, expedir relatórios, laudos ou pareceres necessários para avaliar se protótipos e peças estão em conformidade com as especificações de projeto e para avaliar se produtos aeronáuticos e peças estão em conformidade com o projeto de tipo aprovado e em condições para operação segura.

*Nota: A utilização de CLA por PCF para envio de produto ou artigo protótipo para ensaio, constitui desta forma, um certificado de conformidade (parecer) reconhecido pela ANAC e não uma aprovação de aeronavegabilidade. Neste sentido, a proposta de emissão de DLA pelo regulado constitui uma forma de poder atribuir ao mesmo, a prerrogativa de emissão de uma declaração que seja reconhecida pela ANAC como uma comprovação de conformidade. Por outro lado, no que engloba itens série e de reconstrução/ alteração, a aprovação de aeronavegabilidade não seria transferida para o regulado como ato de aprovação, mas também como uma declaração respaldada por um processo supervisionado*

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

O regulamento está sendo desenvolvido de forma que não afete outras áreas da ANAC, notadamente a prerrogativa de emissão de documento de liberação autorizada, por uma organização de projeto aprovada para conformidade de protótipo também está sob o escopo de atuação da SAR, de maneira conectada com o Tema 25 da Agenda Regulatória, que por sua vez será tratado de maneira integrada a esta iniciativa.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não existem outros órgãos afetados por esta proposta.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

(x)  
SIM

Quais?

( ) NÃO

Com base na pesquisa realizada na fase de estudos do grupo de trabalho, foi identificado que o assunto está regulamentado nos países da Comunidade Europeia e outros com acordo de aplicação das normas da EASA, e nos Estados Unidos da América sob a regulamentação da FAA.

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

(x) SIM

Quais?

( ) NÃO

Requisitos inerentes a controle de qualidade ligado a fabricação de produtos aeronáuticos é tema da NBR 15100, porém esta norma não é afetada pelas propostas contidas neste pacote de emenda, por se tratar de especificidade inerente ao campo de atuação da SAR. Vale destacar que tal norma aponta a necessidade de cumprimento com os regulamentos técnicos ligados a atividades, fazendo assim referência indireta aos RBAC, reforçando a necessidade de cumprimento, conforme aplicabilidade definida pela ANAC.

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Em relação aos custos, tem-se a seguinte relação listada por assunto:

**Liberação autorizada:** Prerrogativa opcional. E reduz custo ANAC de credenciamento inerente à atividade. Caso o regulado não se voluntarie, continuará tendo a opção de utilizar os mecanismos previstos por meio do RBAC 183 ou por meio de solicitação de inspeção direta da ANAC.

**Gestor responsável:** Custo mínimo - requer a identificação de um gestor existente, que é responsável e tem autoridade sobre as operações de um DCOP, como principal contato com a autoridade. Esta exigência se aplica às subpartes K, G e O e não será exigida uma posição específica na hierarquia da empresa.

**Componentes de interface:** A regulamentação desta prática reduz os custos de processamento burocrático de potenciais isenções, a exemplo do que já ocorreu na jurisdição da FAA. E soma-se a essa consideração o fato de que tal prerrogativa tem caráter voluntário.

**Controle de fornecedores:** Sem custo adicional por esclarecer o requisito existente de que os DCOP são responsáveis pela conformidade em toda sua cadeia de suprimentos

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

se a seguinte relação listada por assunto:

**Liberação autorizada:** Tem-se a possibilidade de implementar uma abordagem sistêmica dentro do processo de liberação de artigos, que permita uma abordagem por processo padronizado pelo regulado, uma melhor alocação dos recursos de fiscalização da autoridade, um foco de fiscalização direcionado para um processo controlado ao invés de foco em indivíduos, um menor custo tanto para regulados quanto para a autoridade e a prática de um modelo já em uso internacionalmente, em um formato voluntário, com um potencial claro de ganho de flexibilidade para o regulado.

**Gestor responsável:** Facilita identificação de responsabilidade dentro de organização DCOP e deixa explícita necessidade de identificação de ponto focal perante a ANAC.

**Componentes de interface:** tem o potencial de melhorar o nível de segurança operacional e a eficiência, eliminando a desmontagem, a remontagem e o reteste, bem como a possibilidade adicional de desgastar partes sensíveis a fadiga, de causar danos em partes críticas ou até mesmo, vazamentos de ar, combustível e óleo.

**Controle de fornecedores:** Exige um processo de reporte por fornecedores relativos a itens liberados não conformes às especificações do DCOP. Esta mudança é acompanhada da inserção de uma definição sobre fornecedores, reforçando a possibilidade de estarem em qualquer nível da cadeia de suprimentos.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	N/A	N/A
Empresas de transporte aéreo não regular	N/A	N/A
Empresas de serviços aéreos especializados	N/A	N/A
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	N/A	N/A
Operadores de Aeródromos	N/A	N/A
Fabricantes de Aeronaves	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Maior flexibilidade nos processos de liberação autorizada.</li> <li>-Necessidade de identificar Gestor Responsável.</li> <li>- Possibilidade de fabricar e instalar componentes de interface.</li> <li>- Maior clareza de requisitos sobre controle de fornecedores.</li> </ul>	Não há pontos negativos, pois o pacote de propostas apresenta prerrogativas voluntárias e esclarece atividades que já são praticadas embora não estejam explícitas em regulamento.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Maior flexibilidade nos processos de liberação autorizada.</li> <li>-Necessidade de identificar Gestor Responsável.</li> <li>- Maior clareza de requisitos sobre controle de fornecedores.</li> </ul>	Não há pontos negativos, pois o pacote de propostas apresenta prerrogativas voluntárias e esclarece atividades que já são praticadas embora não estejam explícitas em regulamento.
Proprietários de aeronaves	N/A	N/A
Empresas de manutenção aeronáutica	N/A	N/A
Mecânicos	N/A	N/A
Escolas e Centros de Treinamento	N/A	N/A
Tripulantes	N/A	N/A
Passageiros	N/A	N/A
Comunidades	N/A	N/A
Meio ambiente	N/A	N/A
Outros (identificar)	N/A	N/A

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

As atividades ligadas a controle/ sistema de qualidade inerente à certificação de organização de produção

serão absorvidas pelo processo atual de certificação e vigilância supervisionados pela SAR.

O caso específico de liberação autorizada de determinação de conformidade de protótipo, estará dentro do escopo de supervisão da nova modalidade de certificação de organização de projeto que está sendo regulamentado por meio do Tema 25 da Agenda Regulatória de 2107-18, que por sua vez também fará parte do escopo de supervisão da SAR.

A prática de liberação autorizada, em todos os propósitos considerados, pelo regulado, por meio de documento de liberação autorizada irá requerer atualização dos acordos internacionais de cooperação técnica entre o Brasil e as demais autoridades de aviação civil, que atualmente consideram apenas a prática de inspeção direta pela ANAC ou de seus credenciados. Tal reconhecimento será conduzido pela SAR, por meio dos fóruns de discussão técnica entre autoridades. Tal reconhecimento certamente ocorrerá, uma vez que FAA e EASA já adotaram em suas regras tal possibilidade, de maneira similar ao aqui proposto.

## ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 08/12/2017, às 14:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Eduardo de Brito, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 11/12/2017, às 12:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Kantek Zaduski, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/12/2017, às 16:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Augusto Gallo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 15/12/2017, às 10:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Henrique Leite Paludo, Gerente Técnico de Auditoria e Inspeção**, em 19/12/2017, às 17:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mário Igawa, Gerente**, em 20/12/2017, às 08:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 20/12/2017, às 13:50, 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://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1329659** e o código CRC **0DB92589**.