

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.003833/2019-85	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/GNAD/SIA
Assunto do normativo:	Planos de zoneamento de ruído		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

**Problema 1: Inadequação do PZR para tratar ruído proveniente de operações em aeródromos privados.**

Atualmente o RBAC nº 161 estabelece obrigações de elaboração de PBZR ou PEZR tanto para aeródromos privados como para aeródromos públicos. O tratamento dado a ambos os tipos de infraestrutura é indistinto, com exceção a alguns aspectos, em especial no que concerne às medidas restritivas que poderão ser adotadas no caso de ocupações no entorno do aeródromo sem observância dos usos compatíveis e incompatíveis previstos na Subparte E do regulamento.

Com efeito, no caso de aeródromos privados, admite-se a exclusão do aeródromo do cadastro da Anac, ao passo que aeródromos públicos somente podem ter restrições operacionais e desde que seguido um rito específico composto por realização de audiência pública e de apresentação de relatório quanto ao uso do solo no entorno e dos impactos financeiros e econômicos da restrição operacional.

Ocorre que, como mencionado anteriormente, o PZR consiste em instrumento que tem por objetivo, predominantemente, a preservação do desenvolvimento do aeroporto e de sua capacidade operacional. A proteção especial conferida aos aeródromos públicos decorre do interesse público que representam e do fato de se tratarem de uma universalidade equiparada a bem público federal, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565/1986.

Contudo, a mesma interpretação não pode ser aplicada aos aeródromos privados, dada a predominância do interesse público sobre o privado, tendo em vista que a utilização dos aeródromos privados ser exclusiva por seus proprietários ou por quem estes permitir.

Fato é, portanto, que não se deve buscar conferir o mesmo tipo de tutela a um e a outro. Considerando que a principal finalidade de um PZR é a proteção da infraestrutura aeroportuária contra uma possível ocupação incompatível do entorno, entende-se desproporcional conceder o mesmo nível de proteção para aeródromos privados, em detrimento do direito de residência e da necessidade de expansão e desenvolvimento do município.

Poder-se-ia pensar, por outro lado, que, no caso de aeródromos privados, o PZR serviria não como uma forma de proteção da infraestrutura em relação ao seu entorno, mas sim para restringir o aeródromo. Com efeito, o município poderia valer-se das curvas de ruído para decidir se seria possível ou não a implantação do aeródromo privado em determinado local. Assim, já houvesse alguma ocupação incompatível abrangida pelas curvas de ruído de um aeródromo privado que se deseja implantar, o município poderia valer-se do PZR para negar autorização.

Esse entendimento se coaduna com o disposto no art. 3º da Resolução nº 158/2010, que dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à Anac, e que diz que "autorização prévia expedida pela Anac não supre a deliberação de outras entidades da administração pública sobre a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano, ou da observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo". Em outras palavras, o Município tem a prerrogativa para indeferir a implantação de um aeródromo privado com base na sua competência para tratar sobre uso do solo e zoneamento urbano, sendo que as curvas de ruído poderiam ou não servir como base para essa decisão.

Ainda de modo a confirmar esse entendimento, o próprio RBAC nº 161, conforme citado, prevê possibilidade de exclusão de aeródromo privado quando houver uso incompatível do solo em seu entorno. Esse dispositivo, aliás, confirma o art. 17 da Resolução nº 158/2010, segundo o qual:

Art. 17. A Anac promoverá, de ofício, a exclusão dos dados do cadastro quando:

V - no caso de aeródromo privado, forem noticiados conflitos com normas municipais, distritais, estaduais e federais, bem como com aquelas referentes aos órgãos ambientais.

Contudo, esse entendimento pode levar, de forma desproporcional, à inviabilidade de diversos aeródromos privados. Com efeito, muitas vezes essas infraestruturas têm uma quantidade de uso pouco expressiva. Caso se entenda o PZR como um instrumento para promoção de restrição ao aeródromo privado, infraestruturas como helipontos elevados sobre edifícios com destinação hoteleira estariam impossibilitados de existir.

Destaca-se, aliás, que a aplicabilidade do PZR aos aeródromos privados chegou a ser objeto de questionamento pela Procuradoria por ocasião da edição da Emenda nº 00 do RBAC nº 161, nos termos do

Parecer nº 85/2011/PGFPF/Anac:

18. a) Sugere-se que, na seção 161.07. seja melhor definida a aplicação deste RBAC aos aeródromos privados, considerando, para tanto que, embora a Anac tenha competência para regular e fiscalizar os aeródromos privados, v.g. a sua competência específica para cadastrá-los, não parece razoável conferir-lhes o mesmo tratamento dispensado aos aeródromos públicos no tocante ao ruído aeronáutico. No ponto, destaca-se que o Plano de Zoneamento de Ruído exige uma compatibilização do uso do solo pelos Municípios e comunidades do entorno, bem como uma fiscalização quanto ao seu cumprimento pela Anac;

Veja-se que recentemente foi recebido expediente na Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária questionando sobre o interesse em ingressar na Ação Civil Pública nº 0289874-29.2008.8.19.0001, proposta pelo Ministério Público, tendo por objeto a sustação do funcionamento de heliponto privado no Rio de Janeiro/RJ em virtude de poluição sonora provocada por este.

Na ocasião, o juízo de segunda instância proferiu o seguinte entendimento, cuja íntegra pode ser conferida no processo SEI nº 00065.032408/2019-12:

É incontestável a competência constitucionalmente reservada à União para explorar a navegação aérea, aeroespacial e infraestrutura aeroportuária, bem como legislar acerca do regime de navegação aérea e aeroespacial (artigos 21, Inciso XII, alínea "c", e 22, inciso X, da Constituição Federal).

Nesse sentido, cabe ao Ministério da Aeronáutica analisar a conformidade técnica de projeto que envolva navegação aérea, em razão de fatores tais como o tráfego e a segurança nas operações, exercendo o controle e a fiscalização dos serviços aéreos.

De outra feita, é competente o Município para legislar sobre assuntos de interesse local e promover, no que couber, o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo (artigo 30, incisos I e VIII, da Constituição Federal), visando à implementação da política de desenvolvimento urbano e a garantia do bem-estar da população.

No caso em questão, a construção do heliponto teve aprovação do Ministério da Aeronáutica, mas o debate a respeito da poluição sonora causada pelo pouso e decolagem das aeronaves em plena Lagoa Rodrigo de Freitas é matéria que diz respeito a interesse eminentemente local do Município, o que não se confunde com a regulação de normas técnicas e disciplinadoras da navegação aérea.

Referido posicionamento manifesta a competência da autoridade municipal para tratar do assunto, não cabendo à Anac expedir exigências relacionadas a ruído para aeródromos privados.

Portanto, de todo o exposto, entende-se que o PZR é instrumento inapto para tratar o ruído proveniente de operações em aeródromos privados, porquanto não deve ter o mesmo munus de proteção de seu entorno nos termos da proteção de aeródromos.

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.

**PROBLEMA 1: Inadequação do PZR para tratar ruído proveniente de operações em aeródromos privados.**

**• Alternativa A: Abordagem de desregulamentação**

Como verificado na discussão dos problemas regulatórios, os Planos de Zoneamento de Ruído têm por objetivo a proteção da infraestrutura aeroportuária contra uma possível ocupação incompatível do entorno, de modo a evitar restrições à operação aeroportuária em razão do incômodo sonoro percebido pela comunidade do entorno.

Considerando, contudo, que não é objetivo desta Agência a proteção dos aeródromos privados em detrimento das ocupações no seu entorno, dado o interesse eminentemente privado dessas infraestruturas, sugere-se que a aplicabilidade do RBAC nº 161 recaia apenas sobre aeródromos públicos.

Entende-se que a solução a ser dada no caso de ruído aeronáutico proveniente de operações em aeródromos privados deve partir diretamente do Município, considerando sua competência para tratar de ocupação e uso do solo e do direito de vizinhança, bem como da autoridade ambiental responsável pelo devido processo de licenciamento ambiental, o qual leva em consideração os impactos ambientais causados pela construção e operação dessas infraestruturas.

Os benefícios trazidos por essa proposta, claramente, consistem na diminuição de custos desnecessários tanto para o proprietário do aeródromo como para a Agência advindos da regulação atualmente existente. Além disso, promover-se-á uma maior coerência na regulação da Anac, atingindo o objetivo regulatório de redução dos custos regulatórios ineficientes.

Há, contudo, o risco de questionamentos judiciais e extrajudiciais quanto a possível omissão da Anac no que concerne à regulação de ruído aeronáutico em aeródromos privados. Entende-se que esse risco é mitigado, pois existem manifestações jurídicas da Procuradoria e do Poder Judiciário que demonstram o entendimento da desnecessidade de proteção dessas infraestruturas privadas.

**• Alternativa B: Abordagem coercitiva**

Caso, contudo, considere-se que a Anac deve regular ruído aeronáutico em aeródromos privados e exigir a apresentação de Plano de Zoneamento de Ruído para tais infraestrutura, será necessário dar tratamento para o fato de aproximadamente 50% desses aeródromos ainda não terem apresentado Plano de Zoneamento de Ruído.

Nesse sentido, a medida sugerida consiste em renovar o prazo de 180 dias contido no parágrafo 161.61(c) para que os proprietários declarem suas classes de Plano Básico de Zoneamento de Ruído à Anac. Também deverá ser prevista aplicação de penalidade no caso de não cumprimento do referido prazo.

Especificamente no caso de helipontos, considerando haver apenas uma classe de PBZR, entende-se que a declaração é desnecessária. Isso deverá ser expressamente ressaltado no RBAC.

Administrativamente a SIA deverá fazer ajustes no formulário de cadastro de aeródromos privados a fim de garantir o cumprimento do parágrafo 161.61(d).

O benefício da proposição consiste não somente em melhorar o índice de cumprimento do RBAC nº 161 por aeródromos privados.

Há que se observar, contudo, que se trata de um cumprimento estritamente formal e que não há ganhos concretos decorrentes da exigência de PZR para aeródromos privados, visto que não há interesse público envolvido. A incorporação desses PZR pela lei de uso e ocupação do solo dos municípios impactados se torna ainda mais dificultada devido aos interesses públicos e privados envolvidos.

Outro ponto negativo dessa proposição consiste no aumento do custo regulatório para o regulado, que estará sujeito à penalidades caso não cumpra o prazo estabelecido, assim como para a Anac, que deverá fazer ações de monitoramento e fiscalização.

• **Alternativa C: Não alteração da norma**

A terceira alternativa consiste na manutenção do *status quo*. Administrativamente, sugere-se a expedição de comunicação aos operadores requerendo informar a classe de PBZR e alteração do Anexo da Portaria nº 3.352/2018 para prever a necessidade de declaração de classe de PBZR no ato do cadastro ou renovação cadastral.

Considera-se o pior dos cenários, pois, sem gerar benefícios, mantém os mesmos custos regulatórios indicados na alternativa anterior, mas não fornece mecanismos de enforcement que possibilitem sequer o cumprimento formal da norma.

**Alternativa escolhida: Alternativa A (Abordagem de desregulamentação)**

Trata-se de alternativa com a maior quantidade de benefícios identificados, sendo os principais a diminuição de custos tanto para o proprietário do aeródromo como para a Agência advindos da regulação atualmente existente e maior coerência na regulação da Anac, atingindo o objetivo de redução dos custos regulatórios ineficientes. E ainda com menor prejuízo, visto que o risco de questionamentos judiciais e extrajudiciais quanto a possível omissão da Anac no que concerne à regulação de ruído aeronáutico em aeródromos privados é mitigado pela existência de manifestações jurídicas da Procuradoria e do Poder Judiciário que demonstram o entendimento da desnecessidade de proteção dessas infraestruturas privadas.

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

O objetivo da política regulatória que se apresenta é a desregulamentação da medida que é ineficaz frente a eventuais litígios de interesses exclusivamente privado.

Com a proposta apresentada, o RBAC nº 161 passa a ser aplicável apenas para aeródromos públicos. Nessa medida, os aeródromos privados não terão mais a obrigatoriedade de elaborar o Programa de Zoneamento de Ruído. A redução do encargo administrativo será instantânea para o regulado.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	- Divulgação das mudanças - Alteração de formulários da Portaria nº 3352	Juntamente com a publicação do ato	
Regulados			
Outros Órgãos			

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

O tema de ruído é tratado na Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, onde trata das Zonas de Proteção, possa extrair que as Zonas de Proteção e respectivos Planos representam um parâmetro objetivo para eventuais restrições ao uso do solo.

Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986

Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

[...] II - Plano de Zoneamento de Ruído;

[...] § 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

Quanto à autoridade aeronáutica que dispõe o CBA, com a criação da Anac, a competência para regular o tema de ruído aeronáutico no âmbito da aviação civil no Brasil foi conferida à Agência por meio da Lei nº 11.182/2005, que estabelece, em seu art. 8º, incisos X:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º 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:

X – 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;

O Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac e aprova o seu regulamento, traz novamente o texto do inciso X do artigo 8º da Lei da Anac:

Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006

Art. 4º 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:

X - 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, ressalvadas as competências do Comando da Aeronáutica sobre as atividades de controle do espaço aéreo;

No escopo da aviação civil, responsabilidade da Anac, a lei de Criação da Agência atribui à Diretoria da Anac, a competência de exercer o poder normativo da Agência, (art. 11, V). Complementando, o Regimento Interno da Agência, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, traz a competência da SIA para propor a edição de Atos normativos que tratem do plano de zoneamento de ruído, no qual se lê:

Resolução nº 381 da Anac, de 14 de junho de 2016:

Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:

I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são:

[...] d) proteção do desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e das operações em aeródromos em compatibilidade com seu entorno, nos assuntos de competência da Anac.

Também é competência da SIA a adoção de medidas relacionadas aos Planos de Zoneamento e Projetos de Monitoramento de Ruído de Aeródromos, conforme dita o inciso XV, alínea "b" do art. 33 do Regimento Interno da Agência:

Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:

XV - promover a adoção de medidas pelos regulados para o desenvolvimento seguro da infraestrutura aeroportuária em compatibilidade com seu entorno, por meio:

b) dos Planos de Zoneamento e Projetos de Monitoramento de Ruído de Aeródromos;

Por fim, tem a Anac competência para apresentar restrições ou recomendações ao uso do solo que devem ser acatadas pelas autoridades municipais. Ou seja, a norma da Agência que regula o PZR, embora diretamente direcionado aos entes regulados da Anac, sobretudo ao operador de aeródromo, também estabelece, amparado em fundamento legal e constitucional, deveres e responsabilidades para as autoridades municipais.

Conclusão obtida no Parecer da Procuradoria Federal junto à Anac, Parecer nº.249/ 2011/PGFPF/Anac que pode ser obtido no processo nº 00065.068912/2012-76, que trata da Emenda 01 ao RBAC nº 161.

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

Em que pese o possível impacto do tema ruído aeronáutico à infraestrutura aeroportuária, entende-se que o tema de PZR não afeta diretamente outras áreas da Agência.

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

<input type="checkbox"/> ( )	ANVISA	<input checked="" type="checkbox"/> ( x )	COMAER	<input type="checkbox"/> ( )	Polícia Federal	<input type="checkbox"/> ( )	Receita Federal
<input checked="" type="checkbox"/> ( x )	Outros						

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

Inicialmente e diretamente a norma só afeta aos municípios, que são os principais interessados no planejamento, na gestão e na fiscalização do uso do solo compatível com a zona aeroportuária para que não haja enfrentamento com a utilização de sua extensão territorial, tendo o dever de fazer o ordenamento territorial com vistas a compatibilizar o uso do solo frente a existência do aeródromo. Em contrapartida, pode existir conflitos de interesses Municipais entre a manutenção do aeroporto e a expansão habitacional.

Entretanto, o tema é complexo e exige interação com diversos agentes, sendo essencial a realização de política conjunta com os seguintes órgãos e entidades:

O Departamento de Controle do Espaço Aéreo - Decea, conforme art. 15 do CBA, é responsável pelo estabelecimento de rotas e procedimentos de aproximação. Portanto, detentor e gerador de informações importantes para o sistema, considerando a competência na determinação de parâmetros que afetam as zonas municipais que terão maior incidência de ruído (tanto em ruído em rota quanto aquele gerado pela aproximação e pouso das aeronaves).

A Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, no âmbito de competência ministerial da União, é relevante destacar o importante papel da SAC na proposição de atualizações e orientações para a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação, relativo ao setor de aviação civil.

Com participação ativa no tema, estão os órgãos ambientais, que são responsáveis pela fiscalização de ruído. São órgãos eminentemente reativos considerando as demandas dos cidadãos, mas pedem interagir no planejamento municipal e também nos processos de licenciamento, impulsionando os operadores aeroportuários e gestores municipais para maior unidade nos planos de zoneamento urbano.

Na proteção do interesse público, o Ministério Público é atualmente o principal provocador de ações que afetam o interesse da população concernente aos impactos do ruído aeronáutico. Portanto, é instituição que representa risco de judicialização e consequentes restrições às operações aeroportuárias. Em outro sentido, poderia ser impulsionador dos demais atores da cadeia para que cumpram suas responsabilidades institucionais.

Os órgãos não foram contactados diretamente, foi realizada análise normativa de diversos municípios sobre a implementação do PZR no plano municipal. Entende-se que o tema deve ser objeto de contato com os órgãos e entidades necessário na etapa de elaboração para coordenação e implementação de ações para resolução dos problemas apresentados.

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

( x ) SIM	Quais?	<p>O tema é tratado pelo Anexo 16 à Convenção Internacional da Aviação Civil, com referência ao Manual sobre a Abordagem Equilibrada para a gestão de ruído de aeronaves (Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management) Doc. 9829 da OACI.</p> <p>Foram selecionados os seguintes Estados para fins de estudo comparativo: Estados Unidos da América, Canadá e Austrália.</p> <p>A opção por tais países levou em consideração aspectos como: maior grau de desenvolvimento da aviação civil; maior malha aérea desses países, o que pode indicar uma maior necessidade de tratamento da problemática do ruído aeronáutico.</p> <p>O estudo foi guiado pelos seguintes questionamentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qual entidade é responsável pela regulação de ruído aeronáutico?</li> <li>• Existe uma obrigação de elaboração de um planejamento de ruído ou instrumento semelhante?</li> <li>• Qual entidade é responsável pela elaboração do planejamento de ruído e qual o critério de aplicabilidade?</li> <li>• Qual entidade é responsável pelo planejamento e ordenação do uso do solo?</li> <li>• Existe a previsão de participação social em questões relacionadas ao ruído aeronáutico?</li> <li>• Existe regulação relacionada a ruído aeronáutico em aeródromos privados?</li> </ul>
( ) NÃO		

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

( x ) SIM	Quais?	<p>RBAC nº 36 - Requisitos de ruído para aeronave.</p> <p>Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana.</p> <p>Planos diretores municipais de acordo com o art. 30 da Constituição Federal.</p>
( ) NÃO	-	

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

A proposta não gera custos ao setor

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

A proposta gera benefícios com a diminuição de custos tanto para o proprietário do aeródromo como para a Agência advindos da regulação atualmente existente e maior coerência na regulação da Anac, atingindo o objetivo de redução dos custos regulatórios ineficientes.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular		
Empresas de transporte aéreo não regular		
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos		
Fabricantes de Aeronaves		
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		
Empresas de manutenção aeronáutica		
Mecânicos		
Escolas e Centros de Treinamento		

Tripulantes		
Passageiros		
Comunidades		
Meio ambiente		
Outros (identificar)	Proprietários de aeródromos privados não terão o custo de envio da classe de PZR à Anac.	

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

A proposta é para flexibilização aos regulados

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



Documento assinado eletronicamente por **Vagner de Menezes Neto, Gerente Técnico de Normas, Substituto**, em 11/10/2019, às 16:49, 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 **Tarik Pereira de Souza, Gerente**, em 11/10/2019, às 16:51, 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 **3585309** e o código CRC **E55EB33E**.