



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.519988/2017-77	Unidade Responsável (Sigla):	SAS
Assunto do normativo:	Encaminhamento da proposta de alteração na Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014, para inclusão dos dispositivos que estabelecem a remessa de informações de operações aéreas pelos Administradores Aeroportuários e as regras de abono das operações aéreas para o monitoramento de <i>slots</i> em aeroportos coordenados.		
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

Considerando a Resolução nº 338/2014, tem-se:

Art. 42 §3. No cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, algumas operações aéreas poderão ser abonadas segundo as regras estabelecidas pela ANAC.

Utilizou-se então a IAC 1504 que preconiza sobre o mecanismo de envio dos dados das operações aéreas (BAV/VRA), bem como a regra de abono dessas operações no processo de monitoramento. Essa Base de Dados apresenta os seguintes problemas:

- A origem do dado é das próprias empresas aéreas, não fazendo sentido utilizá-lo para aplicação do monitoramento do *slot*. A própria empresa aérea estaria gerando prova em seu desfavor, o que configura um claro conflito de interesse.
- A formatação do HOTRAN difere bastante da lógica de slot, exigindo-se uma formatação do dado.
- A geração do VRA tem origem pelo próprio HOTRAN, e alterações de suas operações são enviadas pelo BAV. Dessa forma, tem-se a base de dados do BAV/VRA que representaria as operações aéreas realizadas no aeroporto. No entanto, a alteração desse dado é muito complexa, gerando inconformidades. O HOTRAN não possui data de fim, e não é possível realizar alterações pontuais ou cancelamentos. Gerando naturalmente uma discrepância entre a base de dados de Slots e a base de dados das operações Aéreas - VRA.
- O processo de alteração de um voo pelo HOTRAN é muito demorado e não acompanha a dinâmica da aviação civil. O processo de slot pelo contrário é muito rápido, aproximando-se da real operação aérea realizada. Ou seja, planejamento mais próximo da operação.

- A atualização da fonte de dados do BAV/VRA demora no mínimo um mês, e em grande parte das vezes tem levado dois meses. Dessa forma, ao aplicar o monitoramento numa cadência de dois meses prejudica as empresas aéreas no acompanhamento do monitoramento. Isso faz com que a empresa em muitos casos já tenha perdido o histórico do slot, sem tempo hábil de recuperação.
- Por causa da demora da consolidação dos dados de operação (BAV/VRA), é difícil durante o monitoramento acompanhar o mau uso do slot alocado.
- O HOTRAN está desatualizado se comparado aos padrões internacionais. Portanto, essa desconformidade é carregada para o BAV/VRA, e prejudica o monitoramento.
- O objetivo da IAC 1504 (BAV/VRA) é diferente do objetivo da Resolução nº 338/2014. Essa IAC está mais voltada para os Serviços Aéreos e a Resolução 338, vem por reger o bom uso da infraestrutura aeroportuária.
- Pelo padrão internacionalmente utilizado no processo de monitoramento dos slots alocados, não se aplica a fonte de dados advinda das próprias empresas aéreas.
- As regras de abono atualmente aplicadas pela IAC 1504 (aeroporto fechado e meteorologia) não retrata a real intenção da Resolução nº 338, que é realmente aplicar as regras de monitoramento (Análise de Histórico de Slots e mau uso intencional da infraestrutura aeroportuária) considerando a segregação de responsabilidades quanto à operação em um aeroporto coordenado.

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.

Alternativa 1: alteração da portaria 1183 apenas recepcionando os códigos de justificativas de atrasos e cancelamentos da IAC 1504, pela fonte de dados da empresa aérea (BAV/VRA). Utilizando a regra de abono de serviços aéreos especificada pela IAC 1504: Aeroporto fechado e meteorologia. Portanto, a SAS especificou para cada código de atraso ou cancelamento, se é penalizável ou não. A própria IAC 1504 não especificou.

Alternativa 2: alteração da portaria 1183 recepcionando os códigos de justificativas de atrasos e cancelamentos da IAC 1504, pela fonte de dados da empresa aérea (BAV/VRA). No entanto, analisando cada código de forma a alterar o mecanismo de penalização. Pois a atual regra da IAC 1504, aeroporto fechado ou meteorologia, não é suficiente para aplicar o abono das operações em caso de Força Maior ou Caso Fortuito.

Alternativa 3: alteração da portaria 1183 apenas recepcionando os códigos de justificativas de atrasos e cancelamentos da IAC 1504, mas utilizando o dado do aeroporto. Utilizando a regra de abono de serviços aéreos especificada pela IAC 1504: Aeroporto fechado e meteorologia. Portanto, a SAS especificou para cada código de atraso ou cancelamento, se é penalizável ou não. A própria IAC 1504 não especificou.

Alternativa 4: alteração da portaria 1183 recepcionando os códigos de justificativas de atrasos e cancelamentos da IAC 1504, mas utilizando o dado do aeroporto. No entanto, analisando cada código de forma a alterar o mecanismo de penalização. Pois a atual regra da IAC 1504, aeroporto fechado ou meteorologia, não é suficiente para aplicar o abono das operações em caso de Força Maior ou Caso Fortuito.

Contudo, nenhuma das alternativas acima foram escolhidas, pois a SAS entende que o melhor dado de operações aéreas não deve vir das empresas aéreas, e sim do aeroporto. Além disso, percebeu-se também que a IAC 1504 é muito frágil com relação às regras de abono quanto às operações aéreas. A lógica do monitoramento de slots pela Resolução 338/2014 é que deveria ser segregada a responsabilidade por algum problema na operação do slot. Por fim, depois de quase 3 anos utilizando-se o BAV/VRA (IAC 1504), houve a necessidade de separar totalmente a Resolução nº 338/2014 da IAC 1504.

Além disso, percebeu-se que formalmente a proposta seria melhor apresentada se o estabelecimento da remessa das informações das operações aéreas e as regras de abono fossem colocadas por ato próprio da Diretoria, ou seja, uma RESOLUÇÃO que estabeleceria o monitoramento de slots com informações

prestadas pelo operador do aeroporto, bem como as regras de abono de algumas operações aéreas em função da responsabilidade do ente na cadeia do transporte aéreo.

Consideradas as contribuições da Assessoria Técnica da Diretoria (DIR/RB) para o projeto originário da Gerência Técnica de Coordenação, por meio da reunião realizada em 11 de agosto de 2017 e as recomendações expressas no Despacho DIR/RB (SEI nº0975357), foram realizadas as adequações nesta proposta quanto a "*necessidade de estabelecer na resolução sob análise a periodicidade da entrega dos dados pelo Administrador Aeroportuário*", "*necessidade/possibilidade de estabelecer prazo razoável para a entrada em vigor da resolução*" e "*necessidade de inclusão na proposta de resolução de dispositivo que contenha a aplicação de penalidade por descumprimento da referida norma*".

Dessa forma a SAS rerepresenta a alternativa 5, com as devidas adequações, como proposta de solução aos problemas apresentados:

Alternativa 5. alteração na Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014, para inclusão dos dispositivos que estabelecem a remessa de informações de operações aéreas pelos Administradores Aeroportuários e as regras de abono das operações aéreas para o monitoramento de *slots*, associadas através de uma codificação de justificativas que segregua a responsabilidade de cada elo do setor da Aviação Civil.

Dessa forma, além de desvincular totalmente da IAC 1504 (que possui propósito diferente), a ideia é segregar as responsabilidades de cada integrante responsável pela operacionalização de um voo (Aeroportos, Responsável pelo Tráfego Aéreo e Empresas Aéreas), de forma que o monitoramento realmente atinja o objetivo de melhorar a performance no aeroporto sem que prejudique demasiadamente um dos elos.

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

Ao aplicar alternativa escolhida teremos como melhoria no processo os seguintes pontos:

- Base de dados das operações aéreas realizadas enviadas pelo administrador aeroportuário possui maior confiabilidade e acurácia. Muito mais próximo do realmente ocorrido. No caso de Guarulhos, os horários são preenchidos automaticamente via ACARS, sem alteração manual. Estamos fazendo um teste piloto junto ao Aeroporto de Guarulhos, e a qualidade da informação do dado enviado trouxe diversos ganhos para o resultado do monitoramento, pois a operação registrada corresponde efetivamente ao que foi de fato realizado.
- Monitoramento semanal das operações dos slots alocados. Neste aspecto, as empresas aéreas poderão acompanhar melhor a evolução de cada histórico de slot. E a ANAC terá melhores condições de acompanhar as operações, atuando junto às empresas aéreas na melhoria de performance e na verificação de comportamentos de má utilização do slot (misuse).
- Melhor adequação quanto ao modelo internacional de monitoramento ao se utilizar o dado do próprio aeroporto.
- Melhor qualificação da informação referente aos motivos de atrasos e cancelamentos, e correta responsabilização quanto às regras de abono.
- Maior controle quanto às justificativas apresentadas.
- Não contaminação dos dados do BAV/VRA.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	1) Adotar as atuais regras estabelecidas na IAC 1504/2000	1) a partir da Temporada vigente (S17)	1) Semanal

	<p>com o uso das informações prestadas pelo <u>administrador aeroportuário</u> para o monitoramento de <i>slots</i> no Aeroporto de Guarulhos (SBGR), o qual já dispõe da remessa de informações estabelecida.</p> <p>2) Adotar as atuais regras estabelecidas na IAC 1504/2000 com o uso das informações prestadas pelas <u>empresas aéreas</u> para o monitoramento de <i>slots</i> nos demais aeroportos coordenados, os quais não dispõe da remessa de informações estabelecida.</p> <p>3) Aplicar a alteração proposta nos aeroportos coordenados. Utilizando o dado do aeroporto e as regras novas de abono.</p>	<p>2) manutenção do atual procedimento até a Temporada de Inverno (W17)</p> <p>3) A partir da próxima temporada (S18), cujo início é 25/03/2018</p>	<p>2) Mensal</p> <p>3) Semanal</p>
Regulados (Aeroportos)	<p>Os aeroportos precisarão se preparar para o envio dos dados das operações aéreas nos termos da proposta</p>	<p>Aeroporto de Guarulhos (SBGR), a remessa de dados já está estabelecida sob as atuais regras desde o início da Temporada de Verão (S17);</p> <p>Demais aeroportos coordenados sob a gestão da INFRAERO, a remessa está em desenvolvimento com prazo para testes a partir da Temporada de Inverno (W17)</p>	Semanal
Regulados (Empresas Aéreas e Operadores Aéreos)	<p>As empresas aéreas e operadores aéreos precisarão coordenar junto ao aeroporto a inserção das justificativas, caso tenha necessidade.</p>	<p>Aeroporto de Guarulhos (SBGR), procedimento implantado a partir da Temporada de Verão (S17)</p> <p>Demais aeroportos coordenados, implantação para testes a partir da</p>	Dia a dia

		Temporada de Inverno (W17)	
Outros Órgãos	Não aplicado	Não aplicado	Não aplicado

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

Os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto estão estabelecidos na Lei 11.182/2005 (Cria ANAC), artigo 8º, incisos XIX e XX:

"XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível; XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária";

Considera-se importante ressaltar outros dispositivos correlacionados ao objeto desta proposta:

O dispositivo legal que estabelecem a sanção administrativa (multa) às empresas de transporte aéreo que não observa o horário aprovado para o voo está estabelecido na Lei nº 7.565/1986 (CBA), Capítulo III, Art. 302, Inciso III, Alínea "n":

"CAPÍTULO III

Das Infrações

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

[...]

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

[...]

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados", grifo nosso.

Entende-se que, considerado o disposto nessa alínea "n", o eventual atraso ou cancelamento de voo ocorrido por motivo considerado justa causa, em tese, não deveria ser considerado infração, como também não deveria trazer prejuízos aos índices de regularidade ou pontualidade desse voo.

Observa-se ainda que na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, estão estabelecidos objetivos e ações que coadunam com a proposta de segregação da responsabilidade entre os entes que compõe a cadeia do transporte aéreo:

"2 - OBJETIVOS

[...]

2.2.A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO

A prestação adequada do serviço de transporte aéreo público regular por operadores pressupõe CONTINUIDADE, REGULARIDADE e PONTUALIDADE DO SERVIÇO, entre outros, sem os quais se descaracteriza.

Concorrem para a garantia da prestação de serviços adequados a disponibilidade e a continuidade dos serviços prestados pelos provedores da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis.

Para a garantia da continuidade, da regularidade e da pontualidade do serviço é necessário estabelecer medidas que identifiquem e eliminem as ameaças a estes preceitos e que respondam rápida e positivamente aos fatores naturais, materiais ou humanos que possam interromper a prestação do serviço de transporte aéreo. A cooperação entre órgãos e entidades da administração

pública e do setor privado deve ser incentivada de modo a assegurar a continuidade, regularidade e pontualidade do serviço de transporte aéreo", grifos nossos;

"3 - AÇÕES ESTRATÉGICAS

[...]

3.2.A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO

Ações Gerais

- *Promover esforços conjuntos no sentido de que os serviços prestados pelos órgãos e entidades públicas e privadas que compõem o Sistema de Aviação Civil sejam pautados pela segurança, eficiência, continuidade, regularidade e pontualidade, de forma a assegurar a previsibilidade aos seus usuários.*
- *Estimular o uso de novas tecnologias para assegurar a regularidade e a pontualidade ao transporte de passageiros, carga e mala postal.*
- *Desenvolver capacidade para responder de forma rápida e efetiva aos fatores adversos – naturais, materiais ou humanos – que possam interromper a prestação do serviço de transporte aéreo adequado.*
- *Garantir a prestação do serviço adequado, por meio da fiscalização dos prestadores de serviços aéreos, de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica civis.*
- *Aperfeiçoar, continuamente, os parâmetros para a adequada prestação dos serviços de transporte aéreo.*

Ações Específicas

- *Estabelecer normas e procedimentos para que os serviços de transporte aéreo sejam prestados com respeito aos seus usuários em geral e, especificamente, aos com necessidades especiais.*

Continuidade

- *Fiscalizar as empresas prestadoras de serviços aéreos de modo a permitir ao órgão regulador construir planos de contingências para possíveis eventos de descontinuidade.*

Regularidade

- *Promover medidas que identifiquem e eliminem as ameaças à continuidade da prestação de serviços de transporte aéreo e que respondam rápida e efetivamente aos fatores naturais, materiais ou humanos que possam afetar a sua regularidade.*

Pontualidade

- *Promover a integração entre os órgãos e entidades públicas e empresas, de forma a evitar atrasos decorrentes de suas funções", grifos nossos;*

"3.6.A EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO CIVIL

Ações Gerais

- *Melhorar a eficiência das operações da aviação civil, inclusive mediante programas de cooperação técnica.*
- *Elaborar normas, métodos, orientações e planos para apoiar a implantação dos conceitos de organização e gestão do tráfego aéreo, de projeto e operação de aeródromos, de gerenciamento de segurança operacional e de atividades dos operadores da aviação civil.*
- *Buscar a expansão antecipada e coordenada da oferta de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis para atendimento da demanda de serviços aéreos.*
- *Promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais e*

assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários.

• Aprimorar o marco regulatório da aviação civil que promova, estimule e incentive a competição". grifos nossos.

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

O escopo da proposta envolve a prestação de informações sobre operações aéreas em aeroportos coordenados, bem como a reclassificação da condição de não penalização dos índices de regularidade e de pontualidade associados às séries de *slots* quando não há responsabilidade da empresa aérea.

Desse modo, não se identifica que este regulamento afetará alguma outra área da Agência. Refere-se somente à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

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 houve o prévio contato dado que o escopo da proposta envolve a prestação de informações sobre operações aéreas em aeroportos coordenados, bem como a reclassificação da condição de não penalização dos índices de regularidade e de pontualidade associados às séries de *slots* quando não há responsabilidade da empresa aérea.

Desse modo, não se identifica outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma.

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Toda a comunidade internacional que adere ao processo de coordenação de slots da IATA (utilização do WSG). Mas em muitos desses países não possuem uma regulação específica, mas utiliza os procedimentos do WSG (Worldwide Slot Guidelines)
---	--------	--

<input type="checkbox"/> NÃO	-
------------------------------	---

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	IAC 1504, mas é aplicado apenas na lógica de serviços aéreos e está associada ao Hotran. A proposta é realmente desvincular o monitoramento de <i>slots</i> dessa norma.
---	--------	--

<input type="checkbox"/> NÃO	-
------------------------------	---

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

Qualificativamente tem-se:

- Os aeroportos precisam enviar os dados das operações aéreas segundo o formato especificado. Esse custo é relativamente baixo, pois os aeroportos já possuem todas as informações necessárias, inclusive de forma estruturada.

- As empresas aéreas precisaram se adaptar quanto aos códigos de justificativas a serem utilizados. Por ser padrão da IATA muitas das empresas já estão preparadas para a nova sistemática. O processo já acontece no aeroporto de Guarulhos.

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

Qualitativamente tem-se:

- Base de dados das operações aéreas realizadas enviadas pelo administrador aeroportuário possui maior confiabilidade e acurácia. Muito mais próximo do realmente ocorrido. No caso de Guarulhos, os horários são preenchidos automaticamente via ACARS, sem alteração manual.
- Monitoramento semanal das operações dos slots alocados. Neste aspecto, as empresas aéreas poderão acompanhar melhor a evolução de cada histórico de slot. E a ANAC terá melhores condições de acompanhar as operações, atuando junto às empresas aéreas na melhoria de performance e na verificação de comportamentos de má utilização do slot (misuse).
- Melhor adequação quanto ao modelo internacional de monitoramento ao se utilizar o dado do próprio aeroporto.
- Melhor qualificação da informação referente aos motivos de atrasos e cancelamentos, e correta responsabilização quanto às regras de abono.
- Maior controle quanto às justificativas apresentadas.
- Não contaminação dos dados do BAV/VRA.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicação justa dos abonos nas operações aéreas. - Melhor acompanhamento da evolução de performance das séries de slots. - Maior controle de suas operações aéreas em aeroportos coordenados. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptação quanto aos códigos das justificativas. (efeito muito pequeno: as empresas já utilizam esses códigos no aeroporto de Guarulhos (SBGR)).
Empresas de transporte aéreo não regular	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicação justa dos abonos nas operações aéreas. - Melhor acompanhamento da evolução de performance das séries de slots. - Maior controle de suas operações aéreas em aeroportos coordenados. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptação quanto aos códigos das justificativas. (efeito muito pequeno: as empresas já utilizam esses códigos no aeroporto de Guarulhos (SBGR)).
Empresas de serviços aéreos especializados	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Prestadores de serviços auxiliares ao	- Não se aplica.	- Não se aplica.

transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos	<ul style="list-style-type: none"> - Melhoria da performance das empresas no aeroporto. - Maior controle das operações aéreas. - Melhoria de fluxo de informação dos motivos de atrasos e cancelamentos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Envio dos dados das operações aéreas em formato específico. (o aeroporto de Guarulhos (SBGR) já possui sistema preparado. O operador de aeroporto coordenado INFRAERO já foi notificada sobre prestação das informações sob as regras vigentes, bem como informada das adaptações necessárias ao novo modelo. Ressalta-se que os aeroportos já dispõem de sistemas que gerenciam dados de operações aéreas nos aeroportos sob a sua administração.
Fabricantes de Aeronaves	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Proprietários de aeronaves	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Empresas de manutenção aeronáutica	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Mecânicos	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Escolas e Centros de Treinamento	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Tripulantes	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Passageiros	Melhor serviço prestado pelas empresas aéreas, devido à melhoria de performance.	- Não se aplica.
Comunidades	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Meio ambiente	- Não se aplica.	- Não se aplica.
Outros (identificar)	- Não se aplica.	- Não se aplica.

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

- Verificação do envio dos dados das operações aéreas pelo aeroporto: formatação e frequência de envio.
- Verificação do uso correto pelas empresas aéreas e aeroportos dos códigos de justificativas.
- Verificação do padrão de envio das solicitações de *slots* por parte das empresas aéreas.
- Verificação da aderência dos dados de operações aéreas enviados pelo aeroporto em comparação à base de dados de slot (Monitoramento).

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO NEVES MARTINS, Gerente Técnico**, em 19/09/2017, às 18:59, 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 **GUERTH LEVAY DE CARVALHO REIS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/09/2017, às 09:23, 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 **1041307** e o código CRC **81DA0508**.
