

PARECER Nº 1213/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00066.023280/2012-10
INTERESSADO: HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: operação da aeronave PT-HKX sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade

Enquadramento: para as 570 operações irregulares relativas ao período de 20/12/2009 até 01/03/2011, alínea "e" do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 39; e para as 40 operações irregulares relativas ao período de 02/03/2011 até 25/03/2011, alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 39.

Auto de Infração: 07865/2011

Datas das ocorrências: listadas na coluna "Data do Voo" da Tabela 1 deste Parecer.

Crédito de Multa: 645727154

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 01 do Volume SEI nº 1093207) está informado que:

Durante auditoria de acompanhamento realizada na sede da empresa HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA, no período de 17 a 19 de maio de 2011, foi constatado através de inspeção física que a Diretriz de Aeronavegabilidade número CF-2007-13R2 emitida pela Autoridade de Aviação Civil do país detentor do certificado de tipo da aeronave BELL modelo 206B não havia sido incorporada às aeronaves de número de série 3148, 3673 e 4661 e marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, respectivamente, deste modelo da frota da empresa.

A diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 é aplicável ao modelo e números de série em questão e possui data de efetividade 09/12/2009, com prazo de 10 dias para cumprimento da ação requerida.

Através dos registros de diário de bordo, constatou-se que, no período entre a data de efetividade da diretriz e a da ocorrência, as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN realizaram, respectivamente, 610, 351 e 286 operações de forma irregular. Dessa forma, a empresa infringiu o inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/86 (CBA), alínea e); "não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves", combinado com a seção 39.7 do RBAC 39.

(...)

2. No RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO são citados os anexos: Diretriz CF-2007-13R2 de 10/11/2009; Revisão C do Boletim (ASB) 206-07-115 de 04/02/2009; Fotos do placar (*decal*) instalado no painel da aeronave de marcas PT-HKX; e Carta HEL018/11 de 06/07/2011 com cópias dos diários de bordo anexas.

3. Como Anexo 01 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO consta a *Airworthiness Directive* (AD) (Diretriz de Aeronavegabilidade) nº CF-2007-13R2 (fl. 02 do Volume SEI nº 1108433). O assunto da referida AD é relativo a evitar a operação em regime uniforme de RPM (Rotações Por Minuto) da turbina de potência. A data de efetividade da AD é de 09/12/2009, sendo a mesma aplicável para helicópteros do fabricante Bell Helicopter Textron Canada (BHTC) do modelo 206B series, incluindo aqueles convertidos do modelo 206A, números de série (S/N- *Serial Number*) até 4675 e helicópteros do modelo 206L S/N 45001 até 45153 e 46601 até 46617. Na AD consta que a Autoridade Canadense de Aviação tem sido avisada de várias falhas na roda da turbina do terceiro estágio utilizadas em motores 250-C20 da fabricante Rolls Royce, sendo que esta fabricante determinou que vibrações prejudiciais podem ocorrer dentro de uma faixa particular de velocidade da turbina, o que é um fator contribuinte potencial para essas falhas. A BHTC revisou os manuais de voo dos helicópteros e providenciou um decalque para informar aos pilotos para evitar operações em regime uniforme nessas velocidades de turbina. Considerando que a AD nº CF-2007-13R2 se trata de uma segunda revisão, conforme pode se verificar pela indicação "R2", consta na AD que a revisão determina uma nova alteração do Manual de Voo e instalação de um novo decalque.

4. No item de ações corretivas da AD nº CF-2007-13R2 consta na Parte A, referente à alteração do Manual de Voo do Helicóptero, que dentro de 10 dias após a data de efetividade da própria diretriz, deve ser atualizado o Manual de Voo aplicável, pela inserção das revisões apropriadas do Manual de Voo datadas de 08/12/2008 e que os pilotos deveriam ser informados sobre esta mudança. A Parte B das ações corretivas da AD é referente à instalação do decalque, sendo informado que em conjunto com a Parte A deve ser instalado o decalque de acordo com o Alert Service Bulletin (ASB) (Boletim de Serviço de Alerta) nº 206-07-115 Revisão C, datado de 04/02/2009 ou 206L-07-146 Revisão B, datado de 03/03/2009, conforme aplicável, ou de acordo com revisões posteriores aprovadas.

5. Como Anexo 02 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO consta a Revisão "C" do ASB nº 206-07-115 (fls. 03/09 do Volume SEI nº 1108433), sendo que tal documento é direcionado a todos os proprietários/operadores de helicópteros Bell 206B. O assunto de tal ASB é referente a evitar a operação em regime uniforme de RPM da turbina de potência (N2), sendo esclarecido que Revisão "C" do boletim introduz um novo decalque removendo o texto "60 SEC MAX". No boletim consta que a Parte I do mesmo é aplicável para todos os helicópteros 206B e a Parte II é aplicável para os 206B S/N 661 até 671 e 716 até 4675, dentre outros. Na descrição da Parte I do boletim consta que como resultado de uma investigação de uma roda de turbina do terceiro estágio a empresa Rolls Royce revisou as tabelas de limite de velocidade para todas as séries II de motores 250 C-20, sendo que as novas tabelas foram revisadas para incluir a faixa de velocidade a ser evitada entre 75% e 88%, além disso a faixa de velocidade a ser evitada não é aplicável para operação do motor em 85 de potência no eixo ou abaixo (equivalente a 33% de torque). A descrição da Parte II do boletim esclarece que o cumprimento da mesma inclui a adição de um decalque no painel de instrumentos para assegurar a consciência da tripulação da faixa de N2 a ser evitada e a revisão do Manual de Voo. Na parte do boletim referente ao material requerido para a Parte II consta um decalque de *Part Number* (P/N) (Número de Parte) 230-075-213-125, sendo informado que um decalque é fornecido com o boletim e ainda que o decalque pode ser fabricado localmente utilizando letras da cor branca em um fundo de cor preta, sendo informadas as características da fonte a ser utilizada, sendo referenciada figura que apresenta o texto que deve constar no decalque, é acrescentado ainda que é permitida a utilização do decalque existente, desde que o texto "60 SEC MAX" seja cortado e removido. Nas instruções para cumprimento da Parte II do boletim consta que deve ser previamente removido e descartado o decalque de P/N 230-075-213-121, deve ser instalado o decalque de P/N 230-075-213-125 no painel de instrumentos abaixo do tacômetro duplo de NR/N2, conforme demonstrado na Figura 1 do boletim, deve ser inserida a revisão do Manual de Voo e deve ser anotado nos registros do helicóptero o cumprimento com o boletim. Na figura 1 do boletim é apresentado um *layout* típico de um painel de instrumentos de um Bell 206B, em tal figura é demonstrada a posição em que deve ser instalado o decalque e o texto que deve ser contido no mesmo, sendo este "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", informando assim para a tripulação que deve ser evitado de 75% até 88% de N2 acima de 33% de torque.

6. Como Anexo 03 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO consta o que a fiscalização reportou como sendo as fotos do placar/decalque instalado no painel da aeronave de marcas PT-HKX (fl. 10 do Volume SEI nº 1108433). De tais fotos é possível observar que o texto que consta no placar é "EVITE OPERAÇÃO CONTÍNUA ENTRE 75% A 88% DE N2 MAX. 60 SEGUNDOS".

7. Como Anexo 04 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO consta a Carta HEL018/11 da Helimarte Táxi Aéreo (fl. 11 do Volume SEI nº 1108433) e as cópias das páginas do diário de bordo das aeronaves PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN. Na Carta HEL018/11 é informado que é encaminhada a relação de voos realizados pelas aeronaves no período de 20/12/2009 a 18/05/2011.

8. Constam páginas do diário de bordo da aeronave PT-HQX (fls. 12/101 do Volume SEI nº 1108433 e fls. 102/169 do Volume SEI nº 1108439).

9. Constam páginas do diário de bordo da aeronave PT-HKX (fls. 170/200 do Volume SEI nº 1108439, fls. 201/301 do Volume SEI nº 1108478, fls. 302/400 do Volume SEI nº 1108516, fls.

401/437 do Volume SEI nº 1109306).

10. Consta páginas do diário de bordo da aeronave PR-JBN (fls. 438/501 do Volume SEI nº 1109306, fls. 502/569 do Volume SEI nº 1109321).

11. O Auto de Infração (AI) nº 07865/2011 (fl. 570 do Volume SEI nº 1109321) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PT-HKX, PT-HQX, PR-JBN

DATA: 18/05/2011 HORA: N/A LOCAL: SEDE DA EMPRESA

Descrição da ocorrência: OPERAÇÃO DE AERONAVES SEM INCORPORAÇÃO DIRETRIZ DE AERONAVEGABILIDADE

HISTÓRICO:

Durante auditoria de acompanhamento realizada na sede da empresa HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA, no período de 17 a 19 de maio de 2011, foi constatado através de inspeção física que a Diretriz de Aeronavegabilidade número CF-2007-13R2 emitida pela Autoridade de Aviação Civil do país detentor do certificado de tipo da aeronave BELL modelo 206B não havia sido incorporada às aeronaves de número de série 3148, 3673 e 4661 e marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, respectivamente, deste modelo da frota da empresa.

A diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 é aplicável ao modelo e números de série em questão e possui data de efetividade 09/12/2009, com prazo de 10 dias para cumprimento da ação requerida.

Através dos registros de diário de bordo, constatou-se que, no período entre a data de efetividade da diretriz e a da ocorrência, as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN realizaram, respectivamente, 610, 351 e 286 operações de forma irregular. Dessa forma, a empresa infringiu o inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/86 (CBA), alínea e): "não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves", combinado com a seção 39.7 do RBAC 39.

Capitulação: Lei nº 7.565/86 (CBA), Art. 302, Inciso III, Alínea (e)

DEFESA

12. Devidamente notificado do Auto de Infração em 30/05/2012, conforme demonstra Aviso de Recebimento (AR) (fl. 572 do Volume SEI nº 1109321), não consta defesa.

13. Consta Certidão de 21/08/2012 (fl. 573 do Volume SEI nº 1109321) certificando o não recebimento de defesa referente ao AI nº 07865/2011.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

14. O setor competente, em decisão motivada, datada de 21/01/2015 (fls. 575/578 do Volume SEI nº 1109321), constatou vício insanável no AI, no que se refere à comprovação da suposta infração para as aeronaves PT-HQX e PR-JBN, declarando a nulidade do AI para estas aeronaves. Além disso, considerou que restou comprovado que a autuada deixou de cumprir diretriz de aeronavegabilidade na aeronave de marcas PT-HKX, configurando, assim, a infração prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA.

15. No exame das circunstâncias atenuantes considerou configurada a atenuante do inciso III "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano" do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN nº 08/2008. No que diz respeito às circunstâncias agravantes, conforme previsão dos incisos III e IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, bem como do §2º, art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, foram consideradas presentes as circunstâncias agravantes: "III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagem resultante da infração" por se tratar de permissão de serviços aéreos (serviço de táxi aéreo); e "IV exposição ao risco da integridade física de pessoas", por ter operado aeronave em condição insegura, isto é, não aeronavegável. Diante de uma circunstância atenuante e duas circunstâncias agravantes a multa foi fixada no patamar máximo de R\$10.000,00 (dez mil reais) para cada uma das 610 operações realizadas pela autuada, totalizando R\$6.100.000,00 (seis milhões e cem mil reais).

RECURSO

16. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 13/03/2015, conforme demonstrado em AR (fl. 584 do Volume SEI nº 1109321). Apresentou Recurso (fls. 604/700 do Volume SEI nº 1109407 e fls. 701/712 do Volume SEI nº 1109432), que foi recebido em 25/03/2015.

17. Em sede recursal, dispõe a respeito dos fatos:

17.1. Informa que a suposta intimação referente ao AI nº 07865/2011 teria sido recebida em 30/05/2012, no entanto, destaca que desconhecia o conteúdo e existência do processo administrativo em tela, do qual somente teve, de fato, ciência em 13/03/2015, em virtude do recebimento da intimação relativa à Decisão de primeira instância.

17.2. Alega que a decisão de primeira instância aplicou multa no exorbitante valor de R\$ 6.100.000,00.

17.3. Ressalta que a decisão de primeira instância aplicou a multa a despeito da aeronave PT-HKX conter a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ" em português, não fora removida a expressão "MAX 60 SEGUNDOS", a qual deveria ter sido retirada para atender à Diretriz de Aeronavegabilidade. Expõe que a Diretriz nº CF-2007-13R2 determinou, em sua Parte A, que fosse efetuada a Revisão do Manual de voo e, em sua Parte B, a instalação do placar "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ". Informa que durante a auditoria da ANAC foi constatado que a aeronave PT-HKX possuía placar instalado de acordo com a Revisão 01 da CF-2007-13, com a seguinte inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ 60 SEC MAX". Alega que a autuação foi mantida e arbitrada a multa em patamares exorbitantes, única e exclusivamente, em virtude do fato de não ter retirado a expressão "MAX 60 SEGUNDOS", muito embora todas as demais providências tivessem sido tomadas, o que incluiu o treinamento dos pilotos e a alteração do Manual de voo. Informa que a prescrição consistente em "Evitar 75% a 88% de N2 acima de 33% de Torque" já havia sido incorporada por meio do treinamento dos pilotos e a inclusão de tal informação no manual de voo, de modo que o placar com tais informações seria apenas um lembrete adicional.

17.4. Salienta que é fiel cumpridora de todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade (DA), de modo que esta é a primeira vez ao longo de toda a sua história em que é autuada pelo descumprimento de uma DA.

17.5. Ressalta que a aeronave objeto de autuação foi fabricada em 1980, sendo que a AD nº CF-2007-13R2 somente foi emitida em 10/11/2009, e concedeu um prazo de 10 dias para seu cumprimento a contar da data de efetivação, a saber, 09/12/2009, portanto a referida aeronave já havia operado por 27 anos sem qualquer inscrição no painel e a partir de 2007 com a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ 60 SEC MAX" decorrente da determinação constante na Diretriz nº CF-2007-13, sem causar qualquer dano ou expor passageiros a risco.

17.6. Informa que o julgador de primeira instância aplicou a multa máxima de R\$ 10.000,00 para cada uma das 610 infrações realizadas com a aeronave PT-HKX, no período de 20/12/2009 a 18/05/2011, totalizando o montante astronômico de R\$ 6.100.000,00.

17.7. Alega que o AI não deve e não pode subsistir e que deve ser reformada a decisão.

18. Nas preliminares, dispõe sobre a nulidade da citação.

18.1. Alega que após a finalização da auditoria, o Agente Fiscal lavrou o AI, o qual, no entanto, só foi remetido para a ora Recorrente para sua ciência muitos meses depois, via correios, de modo que, somente em 30/05/2012, conforme fl. 572 dos autos, foi assinado, pela Sra. Mirian Ferreira, um aviso de recebimento de correspondência direcionada à empresa. Considera que a intimação realizada em 30/05/2012 é nula de pleno direito, na medida em que foi feita em pessoa sem quaisquer poderes de representação. Informa que a Sra. Mirian era recepcionista que trabalhou na empresa no período compreendido entre 01/06/2011 e 03/05/2013. Destaca que não tinha a referida pessoa qualquer preparo ou autorização para recebimento de intimações de órgãos públicos, que até o momento desconhecia o conteúdo, a extensão e a própria existência deste Processo Administrativo, do qual, informa que somente teve de fato ciência em 13/03/2015, em virtude do recebimento da intimação relativa à Decisão de 1ª instância administrativa.

18.2. Destaca a relevância da primeira intimação, uma vez que, ao não ser realizada de modo adequado e efetivamente válido, restou equivocada, impossibilitando a Autuada de exercer plenamente seu direito de defesa. Nesse sentido, salienta que em relação às pessoas jurídicas, elas são representadas por quem os respectivos estatutos designarem ou, sendo omissos por seus diretores. Destarte, alega que a intimação dessas pessoas é feita em nome de seus representantes legais. Alega que a intimação deve recair única e exclusivamente sobre o representante legal da pessoa jurídica, pois só ele tem poderes para agir, como se fosse ela própria, que não se pode falar em intimação por meio de qualquer empregado ou até mesmo terceiro que se encontre na empresa no momento da entrega da correspondência, especialmente porque no caso em comento, que envolve potencial sanção, fato que demanda ainda de forma mais

especial a intimação pessoal sobre a qual recairão os efeitos potencialmente sancionadores, o quê, no caso das pessoas jurídicas, demanda a intimação pessoal de seus efetivos representantes legais.

18.3. Destaca também que há entendimento judicial quanto à nulidade da intimação quando realizada na pessoa sem poderes de representação. Alega que no presente caso se verifica no Contrato Social que os representantes legais da empresa são Jorge Bitar Neto e Maylde Lucinda Ramos Bitar, de modo que o Aviso de Recebimento assinado por Mirian Ferreira comprova de forma inconteste a nulidade da intimação a respeito da lavratura do Auto de Infração, pois a pessoa que assinou não detinha, como de fato nunca deteve, quaisquer poderes para tanto. Desse modo, afirma que resta evidenciada a nulidade da intimação, pois realizada na pessoa que não detinha poderes de representação, razão pela qual considera que deve ser dado provimento ao Recurso a fim de anular a Decisão recorrida e, consequentemente, reabrir o prazo para que possa impugnar o Auto de Infração lavrado.

19. Nas preliminares, dispõe também sobre a ofensa aos princípios da isonomia processual, da proporcionalidade, do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa.

19.1. Informa que o Auto de Infração teve origem após auditoria realizada entre as datas de 17/05/2011 e 19/05/2011 e que apenas em 22/12/2011 foi lavrado o Auto de Infração, ou seja, mais de 7 meses depois da fiscalização. Alega que enquanto os Auditores da ANAC tiveram mais de 7 meses para analisar e reanalisar toda a documentação colhida durante a auditoria, foram concedidos à Recorrente apenas 10 dias para analisar todo o trabalho realizado, bem como, para buscar em seus arquivos a documentação pertinente, conferi-la e, ainda, desenvolver com um mínimo de articulação as suas razões de defesa, para então poder apresentar o Recurso, juntando a ele todas as provas contrárias às pretensões da ANAC.

19.2. Ressalta que esses 10 dias foram concedidos à Recorrente apenas depois que já foi proferida decisão de primeira instância, uma vez que informa que o processo corria a sua revelia, sem o seu conhecimento, já que a intimação fora enviada à pessoa incompetente para receber intimações.

19.3. Frisa que entre a lavratura do Auto de Infração (22/12/2011) e a decisão de primeira instância (21/01/2015) decorreram mais de 3 anos. Informa que a Superintendência de Aeronavegabilidade teve mais de 3 anos para analisar o Auto de Infração e proferir a Decisão, enquanto a Recorrente terá 10 dias para impugnar a Decisão administrativa. Questiona se é equilibrada e razoável essa situação e afirma que não. Alega que verifica-se explícita lesão ao Princípio da Isonomia Processual, causada pela desigualdade de condições entre a ANAC e a empresa Autuada.

19.4. Considera que afigura-se inarredável a presença do Princípio da Proporcionalidade no ordenamento jurídico brasileiro, justamente para proteger os direitos fundamentais dos cidadãos, assim como a isonomia processual. Alega que se deve aplicar o Princípio da Proporcionalidade no presente caso, posto que qualquer ato do poder público, inclusive os normativos, para que sejam válidos, isto é, constitucionais e legais, precisam atender aos requisitos da adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito, cumprindo ao Julgador, no caso concreto, fiscalizar a observância dos referidos elementos da proporcionalidade. Aduz que ocorre cabal afronta ao Princípio da Proporcionalidade, tendo em vista que a Autoridade teve mais de 7 meses para lavrar o Auto de Infração e mais de 3 anos para proferir a Decisão de primeira instância, enquanto a Recorrente só dispõe de exíguos 10 dias para proceder à verificação de todos os seus documentos contábeis, a fim de manejar o competente recurso, notadamente porque não teve ciência do Auto de Infração em 2011, dado que a intimação ocorreu em pessoa incompetente para tanto.

19.5. Alega que deveria ter a Recorrente um prazo consideravelmente maior para apresentar seu recurso, a fim de que fossem prestigiados e não ofendidos os Princípios Constitucionais do Devido Processo Legal, bem como da Ampla Defesa e do Contraditório, esculpidos no art. 5º, incisos LIV e LV, da Carta Maior. Considera que tal garantia, contida no art. 5º, incisos LIV e LV, da Constituição Federal de 1988, está sendo preterida pela reles previsão normativa infralegal, cujo objetivo mor evidentemente é tão somente impedir que processos se perpetuem indefinidamente. Aduz que a Autoridade praticou ato administrativo inadequado para obtenção do fim em tese pretendido, excessivamente gravoso à Recorrente e nitidamente desproporcional, conforme amplamente demonstrado e ato restritor do amplo direito de defesa, e, por isso mesmo, absolutamente inadequado para se dizer o mínimo, o que, portanto, é totalmente inadequado e assim não deveria ter sido praticado. Argui que em se tratando de normas jurídicas de finalidade administrativa-regulatória, que afrontam o bem jurídico protegido pelo direito ao devido processo legal, a aplicação do dever de proporcionalidade resulta no reconhecimento da inaplicabilidade da norma processual administrativa que atribui apenas 10 dias para apresentação de um recurso tão decisivo e tão avançado diante da tramitação havida no processo, dentro de um contexto de defesa em que evidentemente exigir-se-á uma atuação de enorme dimensão temporal e laborativa. Alega que como a imposição de tal prazo para recurso mostra-se claramente prejudicial e inibitória ao adequado exercício da garantia constitucional do administrado de defender-se das imputações consignadas no Auto de Infração, deveria ter sido concedido um prazo maior para que a Recorrente pudesse se defender adequadamente. Considera que os Agentes Fiscais sabendo da complexidade da Atuação poderiam e deveriam conceder prazo suplementar já no momento da lavratura do Auto de Infração ou quando a decisão de 1ª instância foi proferida. Informa que uma vez que a Autoridade não observou tal dever, resta nítido o cerceamento de defesa sofrido, de modo a resultar na nulidade da Decisão recorrida também sob este aspecto.

19.6. Considera necessário que o Julgador do Recurso, ao invés de unicamente aplicar cegamente as normas que estão sendo invocadas pelo órgão regulador, por meio de mero exercício de lógica formal, observando a subsunção dos fatos à norma, analise o caso concreto e busque, com base na observância do Princípio da Proporcionalidade, a máxima efetivação dos princípios consagrados na Constituição, não temendo decidir *contra legem*, mas *pro picipium*.

19.7. Alega que urge preservar o direito fundamental envolvido, qual seja, a garantia da Isonomia Processual, do Devido Processo Legal, do Contraditório e da Ampla Defesa, aplicando-se a regra da proporcionalidade, pois não estando as normas processuais regentes da espécie, as quais sequer lei em sentido estrito são, em consonância com os princípios supra referidos, até porque não estão em lei federal, como deveria ser, mas sim em mera Resolução, faz-se necessário que esta norma regulatória infralegal seja relegada a um segundo plano, a fim de que, concretizando-se os preceitos constitucionais, seja reconhecido que o prazo concedido de míseros 10 (dez) dias para a apresentação de Recurso é totalmente insuficiente, anulando-se, deste modo, a Decisão guerreada.

19.8. Afirma que no mínimo, seja deferido o pedido de designação de prazo suplementar de 30 dias para reelaboração de argumentos, ampliação de defesa e juntada de mais documentos.

20. Nas preliminares, dispõe sobre a nulidade absoluta em razão da ausência de fundamentação legal - princípio da legalidade

20.1. Alega que a ANAC para viabilizar sua atividade regulatória pode expedir normas técnicas. Contudo, esclarece que tais normas devem se restringir a aspectos estritamente técnicos, a fim de não inovar no ordenamento jurídico pátrio, sob pena de violação do Princípio da Legalidade, especialmente quando falando de direito sancionador, seara da qual derivará a aplicação de sanções de espécies e montantes diversos. Considera que uma das modalidades de norma técnica é a Diretriz de Aeronavegabilidade (DA), sendo esta conceituada como documento emitido ou adotado pela ANAC que contém orientações e ações de segurança operacional a serem executadas em um produto aeronáutico com o objetivo de restaurar ou aprimorar o nível de segurança operacional, quando evidências demonstram que o nível aceitável possa ser melhorado ou possa estar comprometido. Ressalta que, em alguns casos, as determinações constantes na DA, apesar de sua enorme importância, se referem mais a ajustes e readaptações a fim de acompanhar o avanço tecnológico do que a ações que se relacionem a algum risco iminente aos passageiros.

20.2. Informa que a Recorrente foi autuada e penalizada de forma desproporcional, exorbitante e desmedida, com fulcro no art. 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, por supostamente ter operado aeronave sem a devida incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade nº CF-2007-13R2. Aduz que a despeito da conduta genérica estar prevista em lei *stricto sensu*, lei passada e aprovada pelo Legislativo, os demais aspectos imprescindíveis para aplicação da norma sancionadora estão inadequada e ilegalmente previstos em normas infralegais, ou seja, os pontos relativos à dosimetria da pena e à determinação do seu valor estão fundamentados em Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, Resolução ANAC nº 25/2008 e Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 39, o que afirma ser absolutamente inconstitucional e plenamente ilegal, portanto, inválido. Argui que a referida fundamentação é veementemente descabida e plenamente inadequada, verdadeiramente insuficiente, por se tratar tão somente de normas infralegais, como de fato são a IN ANAC mencionada, bem como a também referida Resolução do próprio órgão regulador, de modo que as sanções aplicadas à Recorrente não tem qualquer previsão em lei *stricto sensu*, nem fundamento legal minimamente adequado para serem aplicadas e mantidas, já que as sanções aplicadas não estão escoradas em Lei em sentido estrito, uma vez que derivam de mera Instrução Normativa, Resolução e Regulamento. Aduz que as penalidades com todos os seus aspectos somente podem ser criadas juridicamente por meio de Lei em sentido formal e material, aduz nesse sentido para o que dispõe o art. 5º, inciso II, da Constituição da República.

20.3. Ressalta que os Regulamentos, as Resoluções e Instruções Normativas são normas que

servem para viabilizar a execução das leis *stricto sensu*, que o Poder Público, ao editar tais normas, não pode, em hipótese nenhuma, ultrapassar os limites que tenham sido dados por lei àquele determinado assunto, muito menos para criar e impor aos administrados regras, definição e tratamento de ilícitos que não estejam previstos em lei, pois em se tratando de sanção, de penalidade, o Princípio da Legalidade Estrita domina cenário e não pode ser ultrapassado, pois isto é fundamento essencial ao Estado Democrático de Direito, à manutenção do Princípio da Segurança Jurídica. Alega que tais restrições são decorrentes da posição de tais normas na pirâmide hierárquica legislativa, pois os Regulamentos, as Resoluções e as Instruções Normativas são hierarquicamente inferiores às Leis, não podendo ir de encontro às disposições contidas nesta última, nem mesmo ultrapassá-las, muito menos inovar quando não haja lei que o anteceda no tratamento dos assuntos relativos à Administração Pública e o ambiente regulatório, especialmente quando se está diante do Direito Administrativo Sancionador, que exige elevada densidade legislativa, pois necessita como pressuposto de validade, estar escorado no tipo normativo mais elevado a compor um Ordenamento Jurídico: a Lei, passada em Parlamento, e não mero ato normativo unilateralmente criado e estruturado pela Administração Pública, sem qualquer colaboração minimamente democrática quando de sua elaboração.

20.4. Dispõe que foi lavrado Auto de Infração com base em supostas condutas irregulares praticadas, sendo que as penalidades aplicadas e escolhidas pelo órgão regulador não foram criadas, nem tampouco estão descritas em Lei *stricto sensu* como deveriam ser para que pudessem ser passíveis de aplicação para efeitos de punição. Muito pelo contrário, pois as sanções escolhidas pelo órgão regulador para serem aplicadas não estão contidas em Lei, mas sim em mera Resolução e Regulamento, o que alega que ofende de forma frontal e mortal o Princípio da Estrita Legalidade ao qual está submetida toda a Administração Pública notadamente quando está sancionando, bem como o Princípio da Reserva Legal a que se sujeitam todos os sujeitos de direitos, inclusive e especialmente o Estado, em seu viés de Administração Pública, e mais especialmente ainda quando o Estado está se movimentando nas áreas de sanções, das penalidades que restringirão e afetarão frontalmente direitos diversos, como o de propriedade, o de exercício lícito de atividade econômica, o da função social da empresa, o do pleno emprego, entre tantos outros.

20.5. Considera que o Princípio Constitucional da Legalidade é extremamente importante e valorizado no âmbito da Administração Pública, principalmente naquelas searas que afetarão profundamente direitos e garantias fundamentais, que recairão sobre objetos jurídicos muito relevantes, como está acontecendo no presente caso, searas nas quais lhe é atribuída denotação própria, que traz diferente contexto para a atuação da Administração Pública e do particular, do administrado. Aduz que no exercício de suas funções, o Poder Público, representado no caso em tela pela ANAC, deve respeitar o disposto nos artigos 5º, inciso II, e 37, *caput*, ambos da Constituição Federal, sendo que neste último o Princípio da Legalidade mencionado assume feição diversa daquela que é imposta aos particulares de maneira que somente será permitida a prática dos atos determinados em lei. Conclui que os particulares podem fazer tudo aquilo que a lei não lhes proíba ao passo que à Administração Pública só é lícito agir dentro de parâmetros especificamente fixados em Lei em sentido estrito, especialmente em certas áreas em que a vinculação dos atos administrativos à Lei é quase absoluta, como é justamente o caso quando se trata de sanção, zona de domínio dos atos administrativos altamente vinculados, de acordo com o que a lei expressamente autoriza. A diferença, portanto, reside em que a mera inexistência de proibição não basta para amparar a licitude da conduta da Administração Pública. Conclui ainda que toda atividade regulamentar e sancionatória só tem validade se subordinada à Lei.

20.6. Aduz que a vinculação do ato administrativo à Lei *stricto sensu* ocorre em especial no âmbito do direito administrativo sancionador, seara na qual a prática de atos administrativos está fundamentalmente presa às autorizações legislativas congressual e democraticamente dadas, vale dizer, pelo Parlamento, pelo Congresso Nacional. Considera que a área do Direito em que se estabelecem sanções e seus parâmetros, por recair sobre objetos jurídicos do mais alto relevo e da mais elevada estirpe jus-valorativa, possui alta densidade vinculativa justamente por isso, na medida em que impõe restrições a vários direitos fundamentais dos administrados, como justamente está acontecendo neste caso, em que pesadíssimas multas estão sendo fixadas, atingindo frontal e mortalmente os Princípios Constitucionais e os Direitos e Garantias Fundamentais da Propriedade, do Livre Exercício de Atividade Econômica Lícita, da Função Social da Empresa, do Pleno Emprego, do Direito ao Contraditório e à Ampla Defesa, ao Processamento Regular e Válido do Processo, da Continuidade da Empresa e da Preservação e Tratamento Mais Benéfico para as Pequenas e Médias Empresas.

20.7. Alega que os Regulamentos, Resoluções e Instruções Normativas, em respeito, inclusive, ao Princípio da Hierarquia das Leis, não podem se prestar ao preenchimento de lacunas e omissões da Lei, inovando notadamente quando se for tratar de restrições de direitos, de fixação de penas e sanções, de modo que não podem, em hipótese alguma, acrescentar conteúdo material à norma legal, sua função é tão somente tornar possível a fiel execução daquilo que está expressamente previsto na lei que disciplina a matéria. Informa que a doutrina nacional e a jurisprudência pátrias são unânimes e unísonas ao não reconhecerem a existência do chamado Regulamento Autônomo no Brasil.

20.8. Argui que o fato de a tipificação da penalidade a ser aplicada com a discriminação de circunstâncias atenuantes e agravantes, além das situações de majoração da pena, que modificarão sobremaneira os direitos e deveres dos administrados, em especial o seu patrimônio, a existência de suas empresas, a continuidade ou não de suas atividades econômicas, simplesmente não podem ser feitas com base em normas internas da Administração Pública, não debatidas, nem votadas por meio dos canais de representação democrática para a produção das normas mais essenciais num Ordenamento Jurídico, de modo que tal tipificação deve estar sempre prescrita em lei, *stricto sensu*. E, em não estando, não pode ser aplicada alternativamente a mera vontade, que tenha sido unilateralmente construída dentro da própria Administração Pública, por seus próprios canais e meios, sem qualquer debate com a sociedade. Esclarece que a sanção pecuniária se refere à invasão direta do patrimônio do cidadão administrado, de modo que não é possível admitir, em virtude do Princípio da Estrita Legalidade, que a tipificação da sanção a ser aplicada seja fixada apenas e tão somente em Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em seu art. 57 e Resolução ANAC nº 25/2008, em seu art. 22 e o Regulamento nº 39.

20.9. Frisa que limites rigorosos foram impostos no Brasil à competência normativa do Poder Executivo de seus órgãos e entidades, sobretudo quando o conteúdo de seus atos reguladores e sancionatórios submetem-se, obrigatoriamente, ao Princípio da Reserva Legal, como é justamente o caso da criação de condicionamentos e restrições aos direitos dos particulares, da imposição de deveres de qualquer espécie, da previsão de infrações, da prescrição de sanções, da instituição de deveres e condutas à Administração Pública, da fixação de penalidade pecuniárias, entre outros.

20.10. Alega que as Agências Reguladoras somente possuem competência para editar normas técnicas, de modo que não podem inovar no ordenamento jurídico brasileiro ao prescrever as sanções que serão aplicadas pelos referidos órgãos. Considera que é garantida a Separação dos Poderes, ao evitar que o Poder Executivo tipifique a penalidade a ser aplicada, de modo a possibilitar o arbitramento de multas em patamares exorbitantes, pois é o mesmo Poder que irá posteriormente cobrá-la em seu favor. Aduz que sob o ponto de vista do fundamental Princípio da Divisão dos Poderes do Estado, princípio jurídico albergado no art. 2º do texto constitucional, Princípio este de tal relevância para o ordenamento jurídico brasileiro que foi "petrificado" pelo art. 60, parágrafo 4º, inciso III, da Constituição, não se pode admitir que o Poder Executivo tipifique a penalidade a ser aplicada. Ressalta que as penalidades aplicadas à Recorrente e seus montantes estão previstos apenas e tão somente em Resolução, Instrução Normativa e Regulamento. Reitera que a descrição das sanções patrimoniais a serem aplicadas aos cidadãos não pode, em hipótese alguma, estar consignada em qualquer tipo de legislação inferior à Lei *stricto sensu*, uma vez que, como já foi dito, a Administração somente pode agir nos termos e limites que a LEI prescreve, e os cidadãos só estão obrigados a fazer aquilo que a LEI determina, de forma clara e completa. Aduz que não há dúvidas de que o Princípio da Estrita Legalidade, ao qual está sujeita toda a Administração Pública, também é aplicado às sanções administrativas, aliás, especialmente aplicado a elas, de modo que elas não podem ser estipuladas e tipificadas em normas infralegais, conforme ocorre no presente caso. Acrescenta que não tendo sido cumprida a determinação legal e constitucional, não resta outra solução senão a declaração da nulidade do Auto de Infração.

20.11. Ressalta que a ofensa ao Princípio da Legalidade e da Segurança Jurídica alcança seu ápice, seu ponto máximo, quando o Julgador de 1ª instância aplica o disposto no Regulamento RBAC nº 39, item 39.9, o qual dispõe que, para fins de dosimetria da pena, dever-se-ia levar em consideração a quantidade de operações realizadas. Dispõe que não bastasse a referida agravante estar prevista em mero regulamento e não em Lei *stricto sensu*, não há a definição precisa, adequada e necessária, com a certeza minimamente adequada do que seria operação, de modo, que nem mesmo um parâmetro mínimo para a aplicação de eventual penalidade resta satisfatoriamente estabelecido. Alega que o conceito de "operação", que é essencial para a aplicação de sanções, sequer foi previamente estabelecido nas normas infralegais que o preveem, muito menos em uma lei *stricto sensu*, que no presente caso não é possível saber se uma operação consistiria no simples ato de levantar voo, se consistiria na realização da trajetória completa do plano de voo ou se a mera escala em algum local já configuraria a realização de mais de uma operação, ou, ainda, se consistiria como uma única operação as condutas realizadas em prol de um mesmo contrato, entre outras possibilidades, ou dentro de um lapso temporal, como, por exemplo, operação anual, ou ainda operação mensal, ou mesmo operação diária. Alega também que se não há definição legal, mesmo definição infralegal, aqui admitida esta hipótese para fins de esgotamento do raciocínio e argumento, do que seria "operação", a ausência de um conceito concede margem às arbitrariedades, na medida em que possibilita a utilização da forma que melhor beneficia a Administração Pública.

20.12. Considera que é imperioso salientar a imprescindibilidade de se estabelecer com clareza e

de forma objetiva todos os elementos relativos à infração e a sua correspondente sanção, pois se fosse possível admitir a tipificação de infrações e as suas correspondentes sanções de forma insuficiente os administrados não teriam como saber com a certeza necessária, quando e do quê deveriam se abster, bem como ao que estariam sujeitos na hipótese de descumprimento da referida norma. Alega que é visível a necessidade de delimitação precisa e clara da sanção imposta. No entanto, tal requisito não possui por finalidade apenas informar ao administrado a conduta proibida e as consequências de seu descumprimento, mas também tem o objetivo de controlar, de vincular a atuação da Administração Pública, de modo a evitar que, por meio de enunciados vagos e imprecisos, seja concedida à Administração Pública elevada discricionariedade a ponto da sanção ser imposta pelo Agente Fiscalizador e não pela Lei.

20.13. Infere que a eventual competência sancionatória precisaria estar ampla e totalmente lastreada em norma de elevada hierarquia, ou seja, regras que tenham uma altíssima densidade normativa, justamente aquelas que estão no topo mais alto da pirâmide normativa, dada a sua relevância, envergadura e abrangência e os direitos e garantias cidadãs sobre as quais recairão. E as normas autorizadas de sanção, veiculadas de forma clara e completa em Lei em sentido estrito, com todos os seus parâmetros fixados e estabelecidos de forma clara, ampla e não equívoca, porque, por exemplo, as sanções que a Administração Pública pretende utilizar no caso em comento, simplesmente não podem sequer ser aplicadas, haja vista que precisaria haver certeza quanto ao conceito de operação, sendo certo que não é admissível que o referido conceito não esteja previsto anteriormente e, portanto, não tenha efetiva base legal, e, o que é ainda mais grave no presente caso, nem tenha sequer base infralegal, sob pena de se atribuir à aludida e suposta competência sancionatória do órgão regulador carga intensa e notoriamente discricionária de forma a afrontar diretamente vários princípios da Administração Pública, em especial o Princípio da Legalidade.

20.14. Informa que a importância do Princípio da Legalidade não está restrita à necessidade de tipificação da sanção em Lei *stricto sensu*, mas que é imprescindível também que a caracterização da sanção seja feita de forma consistente e precisa, a fim de evitar que o administrado fique à mercê da Administração Pública, no que tange à interpretação de conceitos vagos e indefinidos, que ora poderão ser interpretados de um jeito, ora de outro. Considera que no presente caso não se procedeu a uma caracterização minimamente consistente da sanção. Isto porque, em primeiro lugar, a discriminação da sanção está prevista em normas infralegais e, em segundo lugar, utilizou-se da expressão "operação" para fins de agravar a multa aplicada, sendo que a consumação do ato infracional discutido está pautado na realização de "operações", mas, no entanto, não houve a delimitação antecedente e precisa do que seria considerada "operação", o que gera incerteza, insegurança, dúvidas e permite que a Administração Pública preencha o conceito *manus propria*, o que absolutamente não se admite num Estado Democrático de direito, em que a própria Administração Pública está previamente delimitada e controlada.

20.15. Informa que mostra-se imprescindível que o conceito de operação estivesse claro e adequadamente definido e parametrizado para as partes, o que deve ser esclarecido pela normatização do referido conceito para fins de aplicação da sanção, e não de modo discricionário - e até mesmo arbitrário - pelo agente fiscalizador. Acrescenta que desse modo, não fossem os argumentos anteriores, também ante a ausência do conceito de operação não é possível aplicar o disposto no item 39.9 do Regulamento RBAC nº 39, razão pela qual considera que deve ser reformada a Decisão recorrida, sob pena de violação ao Princípio da Estrita Legalidade.

20.16. Dispõe que resta clarividente a absoluta insubsistência do Auto de Infração, por estar ele baseado em normas infralegais. E, além disso, tais normas não delimitaram a sanção a ser aplicada de forma clara e consistente, em nítida ofensa ao Princípio da Legalidade, razão pela qual afirma que deve ser afastada a absurda e exorbitante multa aplicada em virtude de suposto descumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade, devendo ser dado total provimento ao Recurso Administrativo, cancelando-se de imediato e *"in totum"* o Auto de Infração nº 07865/2011, que está evadido de nulidade absoluta: faltam-lhe os inafastáveis fundamentos legais. Alega que falta-lhe, portanto, o fundamento jurídico mínimo de validade.

21. Nas preliminares, dispõe ainda a respeito da nulidade do Auto de Infração - vício material na sua motivação

21.1. Alega que no caso em tela, a referida atuação é inválida por vício material derivado de sua inexistente motivação, ou, quando muito insuficiente e defeituosa motivação, o que acarreta, sem sombra de dúvidas, sua nulidade de plano. Considera que ocorrendo vício na motivação de determinado ato administrativo, este padecerá de nulidade. Esclarece que a afirmação de que o Auto de Infração padece de vício em sua motivação se justifica, em primeiro lugar, pelo fato de ter o Auto descrito o ato infracional como "operação de aeronave sem incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade", que a descrição está totalmente genérica e não condizente com a realidade da empresa Recorrente. Isto porque, a empresa Recorrente não realizou operação de aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade, pois a referida Diretriz foi incorporada sim, por meio da revisão do Manual de voo e, inclusive, com o consequente treinamento dos pilotos. Esclarece que a DA nº CF-2007-13R2 determinou, em sua Parte A, que fosse efetuada a Revisão do Manual de voo e, em sua Parte B, a instalação do placar "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", sendo que a atuação foi única e exclusivamente em virtude do fato de não ter retirado a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" do referido placar para que constasse apenas a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", embora as demais providências tivessem sido tomadas.

21.2. Menciona que, em virtude da emissão da referida DA, os pilotos dos quadros funcionais da empresa Recorrente foram rigorosa e devidamente treinados de acordo com o Manual de Treinamento que constitui, em seu currículo de solo, as limitações da aeronave, assunto diretamente relacionado à Diretriz de Aeronavegabilidade. Acrescenta que quanto ao Manual de voo, que a empresa Recorrente mantém com o fabricante um procedimento relativo à assinatura de Manuais, por meio do qual o fabricante fornece à empresa publicações habituais, visando à efetiva revisão e alteração daqueles quando for necessária alguma adaptação. Reitera que a única providência que não foi tomada em relação à Diretriz de Aeronavegabilidade em questão foi a remoção de parte do placar que estava na aeronave - a parte que continha a expressão "MAX 60 SEGUNDOS", que é inadmissível que se considere que a Diretriz não fora incorporada, uma vez que os procedimentos mais importantes quanto à ordem que a Diretriz determinou, relacionada à forma como deve ser realizada a decolagem da aeronave, haviam sido implantados e cumpridos, o que é passível de comprovação documental, testemunhal e até mesmo pericial.

21.3. Esclarece que em hipótese alguma se está a depreciar a importância da providência imposta quanto à remoção de parte do placar, mas que é inegável que as providências relativas ao treinamento dos pilotos e à alteração do Manual de voo acabam por possuir importância muito maior, uma vez que são estas últimas que determinam se a conduta relacionada à aeronavegabilidade está de acordo ou não com a Diretriz. Dispõe que não haveria como afirmar que a Diretriz foi incorporada se a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" tivesse sido removida, mas os pilotos não tivessem sido treinados e o Manual não tivesse sido alterado. Contudo, como ocorreu exatamente o contrário, ou seja, treinados os pilotos e alterado o Manual, afirma que torna-se nítido que houve incorporação da Diretriz, de modo que, por mais que houvesse um placar indicando a tomada de determinada atitude, o piloto saberia, como de fato informa que todos sabiam, pelo treinamento exercido, bem como pelos Manuais devidamente readequados, que não se deveria seguir o que está escrito no placar. Alega que a indicação contida no placar, mesmo que estivesse momentaneamente em desacordo com a Diretriz, não interferiu na conduta prática do piloto, que foi treinado para realizar a decolagem de acordo com a Diretriz. Considera que é notório que a empresa Recorrente não violou normas e regras estabelecidas nos Regulamentos indicados no Auto de Infração, tendo apenas deixado de atender a uma das três providências impostas por aquela DA, o que não pode impedir o reconhecimento da incorporação da Diretriz no cotidiano da empresa e de seus pilotos, considerando as outras providências que foram tomadas.

21.4. Aduz que a empresa agiu de boa fé, cumprindo salientar que não é recorrente, sendo esta a sua primeira Atuação relacionada a "descumprimento" de uma Diretriz de Aeronavegabilidade. Ressalta que a empresa está sempre atenta a novas orientações e parâmetros, buscando sempre se alinhar com as Diretrizes e Regulamentos, se aprimorando e se adaptando a cada nova alteração. Tanto é assim que, após o procedimento fiscalizatório ensejador da Atuação em tela, providenciou a remoção exigida, conforme é atestado pela própria Fiscalização, ocasião em que foi emitido o FOP 109 em 17/06/2011 no qual se atestou no item 11 que a "Diretriz foi cumprida, como verificado através de inspeção física na aeronave". Destaca que a referida informação foi ratificada por meio da emissão do FOP 123 em 28/06/2011, no qual consta em seu item 10 que a "empresa realizou os registros de cumprimento da Diretriz Canadense CF-2007-13R2 para as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, conforme FCDA's em anexo". Salienta que a empresa vem trabalhando exaustiva e permanentemente na melhoria dos processos organizacionais, sendo que apresentou todos os manuais requeridos pelo RBAC 135.

21.5. Acrescenta que a despeito da Diretriz ter sido incorporada por meio da revisão no Manual de voo e treinamento dos pilotos, as seguintes ações foram tomadas ao longo deste período como forma de aprimoramento e aperfeiçoamento de operações, bem como de eventual mitigação de quais problemas que efetivamente precisam ser levados em conta pelos Julgadores, a saber:

- Processo organizacional de pesquisas diárias de novas Diretrizes de Aeronavegabilidade

com registro de evidências escritas em formulários próprios, incluído no MGM (Manual Geral de Manutenção), que sempre serão apresentados aos Inspetores durante as auditorias da ANAC;

- Funcionários possuem treinamento de 40 horas de Sistema de Gerenciamento de Segurança Ocupacional (SGSO) para a tentativa de mudança de cultura e utilização de ferramentas do SGSO objetivando identificar perigos e mitigação de riscos, conforme se comprova por Certificados;
- Criação do Centro de Controle Operacional (CCO) dentro dos novos processos organizacionais para controle, análise, auditoria *on time* e arquivamento de todos os processos da área de operações;
- Melhoria do treinamento dos pilotos com utilização de material em língua nativa com auxílio à instrução e utilização da aeronave como ferramenta de treinamento de solo;
- Funcionários possuem treinamentos em CRM de acordo com os procedimentos organizacionais dos manuais aprovados pela ANAC;
- Criação da Biblioteca de Segurança Operacional a fim de possibilitar a realização de pesquisa e consulta às inovações no âmbito da aviação civil por quaisquer funcionários da empresa Recorrente;
- Aprimoramento de treinamentos práticos para os pilotos de procedimento de pré-voos nas aeronaves para entendimento do piloto dos elementos críticos ao voo;
- Funcionários possuem treinamentos contra substâncias psicoativas na aviação de acordo com o manual da empresa e em conformidade com o RBAC 120;
- Avaliação diária dos funcionários, inclusive a fim de orientá-los na execução dos procedimentos organizacionais aprovados;
- Divulgação de Boletins Informativos operacionais a fim de informar as alterações ocorridas decorrentes das novas exigências normativas, bem como esclarecer as medidas adotadas para o seu cumprimento;
- Implementação de Auditorias Internas para verificar a regularidade e cumprimento de todas as exigências regulatórias;
- Treinamento de artigos perigosos Chave 10 a todos os funcionários; e
- Desenvolvimento de ferramentas eletrônicas para processo de peso e balanceamento da Aeronave.

21.6. Alega que é necessária a relativização da providência quanto à remoção da expressão supramencionada do placar, sendo desmedido, desproporcional, irrazoável e incoerente considerar que não tivesse havido incorporação da Diretriz, apenas porque um dos vários aspectos concernentes a tal existência ainda não havia sido atendida quando iniciada a auditoria, quando na verdade as providências de maior importância, consistentes na alteração dos Manuais de voo e o consequente treinamento dos pilotos foram devidamente tomadas pela Recorrente. Considera que por esse raciocínio, de que houve a incorporação da Diretriz por meio de todas as outras providências exigidas, sendo que não havia sido atendida apenas a exigência quanto à remoção da expressão "MAX 60 SEGUNDOS", é certo que se chegará à constatação de que o Auto de Infração é nulo por vício no seu motivo, ou seja, o suposto suporte fático - operar aeronave sem a incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade - que sustenta o Auto de Infração não condiz plenamente com a realidade.

21.7. Dispõe que a avaliação da providência quanto à remoção imposta deve ser mitigada em detrimento das outras providências que foram tomadas, caso contrário estará a se aplicar medida extremamente injusta e desmedida à Recorrente, a qual ficaria, inclusive, impossibilitada de exercer suas atividades, pois o valor cobrado é demasiadamente elevado e, levaria à insolvência da Recorrente.

21.8. Alega que o ato infracional descrito no Auto de Infração não reflete a verdade material dos fatos, sendo incontestável a existência de vício material na motivação, o que leva também a nulidade da Autuação em questão por esse aspecto.

21.9. Informa que resta demonstrada mais esta nulidade a macular o Auto de Infração, na medida em que se fundamenta em fato errôneo, inexistente, qual seja, a ausência de incorporação da empresa recorrente à Diretriz de Aeronavegabilidade. Alega que é evidente que o Auto de Infração não se sustenta, devendo ser anulado, devido a vício material em sua motivação. Considera que faz-se necessária a reforma da Decisão, razão pela qual deve ser dado provimento ao recurso a fim de que seja declarada a nulidade do Auto de Infração.

22. Nos motivos para reforma da decisão, alega inadequada dosimetria da multa por ofensa aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade

22.1. Dispõe que o Julgador de 1ª instância aplicou a multa máxima de R\$ 10.000,00 para cada uma das 610 supostas "operações" realizadas com a aeronave PT-HKX no período de 20/10/2009 a 18/05/2011, totalizando o montante astronômico R\$ 6.100.000,00, sendo certo, como já se sabe por força da argumentação anteriormente desenvolvida, que não há em lugar algum a definição do que seja operação. Relembra e destaca mais uma vez a ausência de um conceito legal do que seria considerada uma operação, ressaltando a imprescindibilidade de tal definição para fins sancionatórios, razão pela qual considera que não seria possível aplicar o disposto no item 39.9 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil. Alega que soma-se a esse fato a impossibilidade de um regulamento inovar no ordenamento jurídico brasileiro ao impor um agravamento de sanção, em virtude do Princípio da Estrita Legalidade que impera no Direito Administrativo e é decorrência lógica da estrutura do Estado Democrático de Direito. Alega que é nítida a impossibilidade de se considerar que a Recorrente cometeu 610 infrações por ter deixado de retirar a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" do referido placar para que constasse apenas a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", embora as demais providências tivessem sido tomadas, de modo que, somente por este motivo, a Decisão recorrida deveria ser reformada, a fim de anular ou, no mínimo, reduzir a multa aplicada.

22.2. Alega que os fundamentos utilizados pela autoridade julgadora para justificar a multa aplicada não podem prevalecer. Dispõe que a Autoridade Julgadora aplicou a multa máxima de R\$ 10.000,00, sob o argumento de que estaria presente apenas uma circunstância atenuante, relativa à ausência de aplicação de penalidades em face da Recorrente no último ano e, em contrapartida, teria verificado a existência de duas situações agravantes, relativas à suposta obtenção de vantagem resultante da infração e supostamente ter exposto a risco a integridade física de pessoas. Considera visível a inadequação da dosimetria feita pelo Julgador de 1ª instância, na medida em que, no presente caso, informa que estão presentes todas as circunstâncias atenuantes, bem com estão ausentes as circunstâncias agravantes, previstas no art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

22.3. Expõe que a Autoridade Julgadora entendeu que não estariam presentes as atenuantes relativas ao reconhecimento da prática da infração e a adoção voluntária de providências para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, sob o argumento de que a ora Recorrente não teria apresentado defesa e que não constaria nos autos que ela teria aplicado a Diretriz de Aeronavegabilidade. Alega que tal argumento não merece prosperar, pois informa que a Recorrente demonstrou cabalmente que havia adotado amplas e variadas providências não só no sentido de aplicar a Diretriz de Aplicabilidade, promovendo a retirada da expressão "MAX 60 SEGUNDOS" antes de ser proferida a Decisão ora recorrida, conforme é atestado pela Fiscalização feita pela ANAC, ocasião em que foi emitido o FOP 109 em 17/06/2011, no qual a Autoridade Fiscal atestou no item 11 que a "Diretriz foi cumprida, como verificado através de inspeção física na aeronave", como também outras providências variadas para a melhoria e aprimoramento de suas atividades. Destaca que a referida informação foi ratificada por meio da emissão do FOP 123 em 28/06/2011, na qual consta em seu item 10 que a "empresa realizou os registros de cumprimento da Diretriz: Canadense CF-2007-13R2 para as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, conforme FCDA's em anexo". Alega que não há dúvidas quanto ao fato de a ora Recorrente ter cumprido a Diretriz de Aeronavegabilidade em comento antes de ser proferida a Decisão de 1ª instância administrativa, de modo a atender as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do art. 22 da Resolução nº 25/2008 da ANAC. Acrescenta que a Recorrente aprimorou seus processos a fim de erradicar erros e atrasos no cumprimento de Diretrizes, o que comprova a adoção de medidas a fim de evitar eventuais infrações.

22.4. Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução nº 25/2008 da ANAC, informa que não há dúvidas a respeito da sua existência, na medida em que a própria Decisão recorrida afirma que não houve aplicação de penalidade no último ano. Conclui que é nítida a presença das três atenuantes, razão pela qual a Decisão recorrida, quando muito, deveria ser reformada a fim de no máximo aplicar a multa mínima de R\$ 4.000,00, mas jamais a multa agravada de R\$ 10.000,00. Acrescenta que ao contrário do disposto na Decisão Administrativa, não se verifica a existência das circunstâncias agravantes previstas nos incisos III e IV do § 2º do art. 22 da Resolução nº 25/2008 da ANAC.

22.5. Dispõe que a Autoridade Julgadora afirmou que estaria presente a agravante relativa à obtenção de vantagem, para si ou para outrem, resultante da infração por simplesmente a ora Recorrente ser permissionária de serviços aéreos, o que é absolutamente vago e genérico e sem qualquer fundamento concreto a lastrear tal consideração. Alega que o fato de a Recorrente ser permissionária de serviços aéreos não é benefício resultante da infração cometida, na medida em que ela já se encontrava nessa condição antes da lavratura do Auto de Infração. Questiona qual vantagem poderia resultar da ausência da retirada

da expressão "MAX 60 SEGUNDOS" e em favor de quem essa suposta vantagem seria obtida. Alega que não há qualquer fundamento para aplicação da referida agravante, inclusive em virtude do fato de que, no presente caso, não há prova no processo de que a Recorrente teria obtido qualquer benefício em relação a algo ou alguém resultante da infração cometida. Ressalta que o art. 12 da Instrução Normativa (IN) nº 08/2008 estabelece a necessidade de comprovação da prática da infração pelo órgão Autuante, o que se inclui, por óbvio, a comprovação das circunstâncias agravantes e que essa imperiosa demonstração não foi feita, até porque seria impossível de a fazer, vez que de fato não se encontram na situação presente.

22.6. Alega que da mesma forma, não é possível afirmar que o descumprimento da norma tenha qualquer relação com a exposição ao risco à integridade física das pessoas, na medida em que considera que os autos não trazem a comprovação de qualquer situação neste sentido. Reitera que a aeronave objeto de autuação foi fabricada em 1980, sendo que a Diretriz nº CF-2007-13R2 somente foi emitida em 10/11/2009 e concedeu um prazo de 10 dias para seu cumprimento a contar da data de efetivação, a saber, 09/12/2009, de modo que a aeronave já havia operado por 27 anos sem qualquer inscrição no painel e, a partir de 2007 com a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ 60 SEC MAX" decorrente da determinação constante na Diretriz nº CF-2007-13, sem causar qualquer dano ou expor passageiros a risco. Dispõe que o simples fato da Recorrente não ter removido a expressão "60 SEC MAX" não é fato suficiente para levar a inferência de que a Recorrente operou a aeronave em condição insegura, até porque a Diretriz foi devidamente incorporada por meio da revisão do Manual de voo e treinamento dos pilotos. Inere que não agiu de modo a colocar seus passageiros em risco.

22.7. Argui que não subsistem os fundamentos fáticos relativos às circunstâncias agravantes para a aplicação da multa, de modo que ela deve ser anulada ou, ao menos, reduzida a patamares proporcionais.

22.8. Aduz a presença do Princípio da Proporcionalidade no ordenamento jurídico brasileiro, considerando ser amplamente reconhecido tanto pela melhor doutrina pátria, quanto pela farta jurisprudência brasileira que se refere e se utiliza desse fundamental Princípio, que até por questões de ordem lógica e racional, na verdade sustenta todo o Ordenamento Jurídico, justamente para proteger os direitos fundamentais dos cidadãos, assim como a ampla defesa e o direito de se conhecer os reais motivos do ato administrativo, até para que se possa se defender amplamente. Acrescenta que afora ser decorrência constitucional direta da Segurança Jurídica e do Estado Democrático de Direito consagrados na Carta Constitucional brasileira, o Princípio da Proporcionalidade vem expressamente previsto no art. 2º da Lei nº 9.784/1999. Alega que a doutrina de forma unânime defende que o Princípio da Proporcionalidade pode ser devidamente compreendido por meio de seus três elementos parciais: a adequação entre meio e fim; necessidade (exigibilidade ou vedação ou proibição do excesso ou escolha do meio mais suave); e proporcionalidade em sentido estrito. Considera que conjugando os três sub-princípios, um ato da Administração só é adequado se atingir o fim almejado e exigível, se causar o menor prejuízo possível, bem como se for ele proporcional em sentido estrito, resultando vantagens que superem as desvantagens, fato este que deve estar cabalmente demonstrado e motivado pelo executor do ato. Alega que deveria ser verificado pela Autoridade Administrativa se as medidas que por ela estão sendo tomadas neste caso seriam realmente suscetíveis de alcançar o objetivo pretendido, se as medidas seriam necessárias, ou seja, se nenhuma medida menos gravosa possibilitaria a obtenção do mesmo resultado (necessidade), e, ainda, uma vez atendidos os dois primeiros requisitos ser verificado se haveria ou não severidade exagerada em relação ao fim pretendido, isto é, se haveria desproporção entre o fim e o meio (proporcionalidade em sentido estrito). Argui que a Autuação não respeitou, nem de longe, o Princípio da Proporcionalidade, necessário e fundamental principalmente em se tratando de atos restritivos de direito. Expõe que a finalidade do ato administrativo em discussão seria penalizar pelo descumprimento de uma regra. Neste sentido, questiona: "Mas qual seria o interesse público protegido pela referida regra? Seria necessária a aplicação de multa no patamar de R\$ 6.100.000,00? Não haveria severidade exagerada em relação ao fim pretendido?"

22.9. Alega que as Diretrizes de Aeronavegabilidade são comandos emitidos pelo fabricante da aeronave ou pela Autoridade Aeronáutica a fim de implementar inovações tecnológicas e, conseqüentemente, atribuir maior segurança no âmbito da aviação ou ainda para garantir melhores e mais eficientes resultados, mas evidente que mesmo entre os diferentes tipos de Diretrizes existe uma gradação de maior ou menor relevância. Sendo assim, informa que algumas Diretrizes são emitidas quando existe uma condição insegura que requer uma ação imediata por um proprietário ou explorador da aeronave, que são as denominadas Diretriz de Aeronavegabilidade de Emergência. Nestes casos, a aeronave é proibida de realizar voos até que a Diretriz de Aeronavegabilidade seja devidamente cumprida. Argumenta que algumas Diretrizes de Aeronavegabilidade, como a do caso em tela, não possuem tamanha gravidade e, por isso, evidentemente nem sequer são classificadas como Diretriz de Aeronavegabilidade de Emergência, sendo Diretrizes importantes, mas menos graves, e, portanto, inevitável chegar à conclusão de que algumas Diretrizes possuem conteúdo mais programático, mais preventivo, algumas delas inclusive de cunho mais burocrático, se referindo a ajustes e readequações que melhorarão situações e desempenho, mas que não chegam ao ponto de gravidade profunda em que teriam que ter caráter emergencial de modo que é imperioso reconhecer que há Diretrizes de Aeronavegabilidade que não expõem a segurança de passageiros, razão pela qual inclusive é sempre concedido um prazo para o seu cumprimento, período este em que a aeronave pode inclusive continuar a ser utilizada normalmente. Dispõe que a irregularidade que ensejou a Autuação não é gravíssima e sequer demonstra desrespeito para com os passageiros, e que se referiu muito mais, na verdade, a ajustes ou readequações de operação, do que se referiria a situações eventualmente nefastas que colocariam em risco a integridade física de passageiros. Considera que a exigência em questão não acarretava risco desmedido ou gravíssimo, na medida em que por 29 anos a referida aeronave foi utilizada com plena segurança, sem nenhum incidente, e, por isso mesmo operou sem a referida exigência, não tendo causado dano algum ou exposto ninguém a risco. Informa que não há fundamento para a aplicação da multa em tão elevado patamar.

22.10. Dispõe que a decisão por tão grave punição é irrazoável e totalmente desproporcional, é medida totalmente desnecessária, pois uma medida menos gravosa com a redução do valor da multa aplicada possibilitaria a obtenção do mesmo resultado, e, ainda, é evidente a existência de severidade exagerada em relação ao fim pretendido e não inviabilizaria a continuidade da atividade empresarial lícita, a função social da empresa, a manutenção dos empregos gerados. Dispõe que a severidade exagerada da multa é de fácil constatação, uma vez que informa que aniquila inclusive e totalmente o direito ao exercício da atividade econômica da Recorrente, absolutamente protegido pelo próprio texto constitucional (artigo 170, da Constituição da República Federativa do Brasil). Acrescenta que a manutenção da multa em tão elevado patamar acarretará irremediavelmente na quebra da empresa e que isso é de fácil e cabal comprovação e absolutamente certo, pois se o capital social integralizado da empresa Recorrente equivale a R\$ 3.500.000,00 e o seu lucro anual é, em média, de R\$ 2.000.000,00, conforme se verifica pela análise do Balanço patrimonial da Recorrente dos últimos três exercícios, é evidente que uma multa de R\$ 6.100.000,00 provocará a quebra da empresa Recorrente, aliás, quebra instantânea. Destaca que em épocas de crises profundas, o lucro das empresas já possui a tendência de queda, o que também já está inclusive ocorrendo com a Recorrente. Dispõe que em análise ao seu Balanço patrimonial é visível que a cada ano seu lucro sofreu um decréscimo significativo, em 2012 a Recorrente teve um lucro de R\$ 3.121.144,89, em contrapartida, em 2014, obteve somente um resultado de R\$ 1.178.776,90, ou seja, houve uma redução de quase dois terços.

22.11. Dispõe que não há dúvidas de que a cobrança efetiva à Recorrente de uma multa de R\$ 6.100.000,00 acarretaria no fechamento da empresa e, conseqüentemente, na violação ao Princípio da Função Social da empresa, que é decorrência da previsão constitucional da Função Social da propriedade, assegurado no art. 5º, inciso XXIII, bem como a já mencionada violação ao próprio artigo 170 da carta constitucional brasileira.

22.12. Acrescenta que a empresa, mesmo sendo um ato jurídico inicialmente celebrado entre particulares, é uma via de organização econômica e social, que, assim sendo, afeta não somente os interesses particulares, mas também institucionais e de toda a atividade econômica e as decorrências sociais que a cerca e envolve, quais sejam, as relações trabalhistas, as obrigações tributárias, as relações comerciais com fornecedores e com bancos e financeiras. Considera que o fechamento da Recorrente não seria uma penalização somente para a própria, mas sim para toda a sociedade, tendo em vista a geração de empregos, o pagamento de tributos, além de movimentar a economia como um todo. Alega que o interesse público de coagir os administrados ao cumprimento de regras, que no caso, se refere a ajustes e readequações que não colocam em risco a integridade física dos passageiros nem tinham caráter emergencial, não configura justificativa suficiente para aniquilar o direito fundamental da Recorrente ao Livre Exercício da Atividade Econômica, violando, assim, o Princípio da Proporcionalidade e da Razoabilidade, bem como o artigo 170 da Magna Carta.

22.13. Questiona se é razoável e proporcional aniquilar o direito ao livre exercício da atividade econômica e a função social da empresa com o único fim de penalizar a Recorrente, a despeito da irregularidade não ser gravíssima, se referindo, na verdade, a ajustes e readequações, de modo que não em verdade não aumentou ou colocou em risco a integridade física de passageiros, até porque durante 29 (vinte e nove) anteriores anos essa aeronave podia ser operada sem que houvesse esse novo parâmetro implementado pela Diretriz de Aeronavegabilidade.

22.14. A título de argumentação, destaca, por analogia, que o Supremo Tribunal Federal afirmou que os direitos fundamentais individuais, por si só, importam na limitação do Poder de Tributar, ou seja, o poder de tributar não pode ser excessivo a ponto de "tolher, cercear ou dificultar o pleno exercício de direitos básicos conferidos ao cidadão". Considera que tal entendimento é plenamente aplicável no caso

em tela, de modo que o poder regulatório e, conseqüentemente, a competência sancionatória do Estado tem limites nos direitos fundamentais.

22.15. Considera ser evidente a inconstitucionalidade da multa aplicada, tendo em vista a sua desproporcionalidade e irrazoabilidade que desde logo a caracteriza, ao aniquilar o direito ao exercício da atividade econômica, previsto no art. 5º, inciso XIII e no art. 170, parágrafo único, ambos da Constituição Federal.

22.16. Alega que não restam dúvidas quanto à necessidade de se observar os direitos fundamentais, de modo que o Auto de Infração deve ser totalmente anulado ou, no mínimo, reduzida de forma drástica a multa aplicada, salientando que a Recorrente não pode ficar à mercê da Administração para a continuidade da sua atividade econômica, não podendo seu direito ser totalmente inviabilizado pelo simples fato da Recorrente não ter removido do painel da aeronave a inscrição "MAX 60 SEGUNDOS", quando na verdade já tinha incorporado as determinações da DA por meio da alteração do Manual de voo e o treinamento dos pilotos.

22.17. Afirma que há patente ofensa ao princípio da proporcionalidade e da razoabilidade. Destaca que os tribunais pátrios têm reduzido as multas aplicadas pelos órgãos reguladores da Administração Pública em nome do Princípio da Proporcionalidade e da Razoabilidade.

22.18. Dispõe que não há dúvidas quanto à necessidade de reforma da Decisão Administrativa para a sua completa anulação ou, no mínimo, a redução da multa aplicada, em razão do Princípio da Proporcionalidade e da Razoabilidade. A fim de demonstrar a existência da violação aos Princípios da Proporcionalidade e da Razoabilidade, faz uma analogia com o Direito Penal, informando que as normas penais buscam, por meio da proteção de bens jurídicos muito relevantes, a pacificação e a viabilidade social, sendo certo que ninguém questiona a fundamental importância das normas de caráter penal. Pondera que a despeito da relevância e severidade do Direito Penal aplicam-se os Princípios da Proporcionalidade e da Razoabilidade, os quais informa que resultaram, no âmbito penal, inclusive na construção do chamado Princípio da Insignificância. Alega que em virtude do aludido Princípio, admite-se a exclusão da própria tipicidade penal, ou seja, não se considera o ato praticado como um crime, em virtude da mínima ofensividade da conduta do agente, do reduzidíssimo grau de reprovabilidade do comportamento e da inexpressividade da lesão jurídica provocada. Afirma que sua aplicação decorre do fato de que o Direito Penal não deve se ocupar de condutas que produzam resultado cujo "desvalor" - por não importar em lesão significativa a bens jurídicos relevantes - não represente prejuízo importante, informando ser desproporcional incidir a repressão penal em um fato mínimo.

22.19. Neste sentido, alega que é justamente o que ocorre no caso em análise, informando que a conduta da Recorrente não acarretou lesão a bens jurídicos tão fundamentais, ou ainda, dramáticos ou tão relevantes, pois, reitera que as prescrições existentes na Diretriz de Aeronavegabilidade em comento já haviam sido incorporadas por meio da revisão no Manual de voo e o treinamentos dos pilotos, de modo que o "adesivo" no painel seria um mero lembrete, razão pela qual a Recorrente não expôs as pessoas a risco. Reitera ainda o fato de que a aeronave operou por 29 anos sem as referidas prescrições e nunca causou qualquer dano ou risco.

22.20. Aduz que deve ser reformada a decisão para que seja cancelado o Auto de Infração, por trazer em seu bojo valores ilíquidos, incertos e desproporcionais e totalmente desmedidos, de modo que devem ser julgados procedentes os pedidos formulados no Recurso Administrativo para que seja dada integral procedência às razões de defesa. Dispõe que caso assim não se entenda, o que só se admite *ad argumentandum tantum*, ou seja, em razão do Princípio da Eventualidade, que o valor da multa aplicada deve, no mínimo, ser drasticamente diminuído, para que se torne adequada, razoável e proporcional ao fim pretendido pela Lei e para que seja adequada ao tamanho da inadequação verificada.

23. Nos motivos para reforma da decisão, alega inconstitucionalidade da cobrança de multa com caráter confiscatório

23.1. Considera que foi aplicada multa em valor grotesco e notadamente confiscatório, ferindo, de forma patente, as garantias constitucionais do cidadão, notadamente as expressas nos artigos 145, §1º (Princípio da Capacidade Contributiva) e 150, inciso IV (Princípio da Vedação ao Confisco) da Constituição Federal de 1988. Dispõe que a vedação ao confisco, além de presente expressamente no Texto Maior, é analisada de forma clara pela doutrina pátria. Acrescenta que acena a doutrina também no sentido da afronta ao Princípio da Capacidade Contributiva. Neste sentido, alega que demonstrada a inconstitucionalidade dos tributos confiscatórios, cumpre ressaltar que não só estes estão sujeitos às regras elencadas nos arts. 145, §1º, e 150, inciso IV da CF, mas também as multas aplicadas pela Administração Pública, pois o comando contido nos referidos dispositivos constitucionais não se aplica tão somente ao tributo propriamente dito, pois tais determinações constitucionais se referem ao direito de propriedade.

23.2. Alega que há que se dar uma interpretação histórica e teleológica aos dispositivos para que seja alcançada a real intenção do constituinte, qual seja, evitar que o patrimônio particular seja anulado com a atuação da Administração Pública, seja no âmbito tributário, seja no âmbito regulatório administrativo, situação que pode ocorrer se a multa não estiver sujeita a tal limitação subjetiva. Argui que é vedado admitir-se que uma sanção administrativa tenha sua natureza subvertida, ao se permitir multas com valores exacerbados, de modo a resultar na apreensão da propriedade do administrado pela Administração Pública, sem que seja oferecida ao prejudicado qualquer compensação em troca. Conclui que a aplicação de multa no valor de R\$ 6.100.000,00 resulta em atividade tipicamente confiscatória, alegando que o capital social integralizado da empresa equivale a R\$ 3.500.000,00, ou seja, a multa é praticamente o dobro do capital social da Recorrente. Acrescenta que a receita operacional anual da Recorrente é R\$ 12.723.177,06, conforme se verifica pela análise do Balanço patrimonial da Recorrente do ano de 2014, de modo que é nítido que a multa aplicada atinge o mínimo vital da pessoa jurídica, que corresponde ao montante necessário para a remuneração de seus empregados, renovação de seu estoque, pagamento de seus fornecedores, cumprimento das suas obrigações tributárias, manutenção do capital de giro, isto é, o indispensável para a manutenção e continuidade da empresa. Alega que é evidente que a aplicação da multa de R\$ 6.100.000,00 é o mesmo que "tomar" a empresa Recorrente dos seus sócios, mas que na prática significa o seu total e inafastável aniquilamento. Informa ainda que o lucro anual da Recorrente é, em média, R\$ 2.000.000,00, conforme afirma que se verifica pela análise do Balanço patrimonial da Recorrente dos últimos três exercícios, sendo certo que no último exercício já ficou somente na casa de aproximadamente R\$ 1.000.000,00.

23.3. Dispõe que deve ser extirpada ou no mínimo reduzida drasticamente a multa cobrada nos presentes autos. Ressalta que, caso isso não seja feito ainda na esfera administrativa, a multa excessiva aplicada pela Autoridade Fiscal deverá, mais cedo ou mais tarde, vir a ser derrubada, face à possibilidade e o dever do Poder Judiciário de reduzir tais excessos perpetrados pela Administração Pública.

23.4. Alega que por todo exposto, e conforme as razões apontadas, que está demonstrada flagrante inconstitucionalidade da multa aplicada, por afrontar, de forma patente, os Princípios Constitucionais da Capacidade Contributiva (art. 145, §1º, CF) e da Vedação ao Confisco (art. 150, IV, CF), impõe-se sua imediata anulação ou, alternativamente, no mínimo, sua profunda e drástica redução face ao seu claro caráter confiscatório, razão pela qual deve ser dado provimento ao Recurso a fim de reformar a decisão.

24. Nos motivos para reforma da decisão, dispõe sobre o *non bis in idem*

24.1. Alega que o Auto de Infração descreveu o suposto ato infracional como "operação de aeronave sem incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade", descrição esta que afirma ser totalmente genérica e não condizente com a realidade da empresa Recorrente. Isto porque, avalia que a empresa Recorrente não realizou "operação" de aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade, pois a referida Diretriz foi incorporada por meio da revisão do Manual de voo e o conseqüente treinamento dos pilotos conforme amplamente explorado na peça recursal. Dispõe que independentemente da interpretação que se dê ao conceito de "operação", não há que se falar que qualquer operação foi realizada sem a implementação da referida Diretriz de Aeronavegabilidade. Alega que, caso se admita, que o conceito de operação adotado pelo que se compreende da decisão de primeira instância estaria correto, ainda assim, há uma vedação imposta pelo princípio do "*non bis in idem*". Relembra que a aplicação de tal princípio é associada à proibição de que o Estado imponha a um indivíduo uma dupla sanção ou um duplo processo (*ne bis*) em razão da prática de um mesmo crime (*idem*), sendo que informa que crime aqui pode ser entendido como ato e que o referido princípio é plenamente aplicável ao Direito Administrativo.

24.2. Argui que caso se considere que a Diretriz de Aeronavegabilidade não teria sido implementada e que o conceito de operação adotado pela decisão de primeira instância estaria correto, o que só se admite a título de argumentação, a Recorrente será punida várias vezes por um único ato, qual seja, a suposta ausência de implementação da Diretriz de Aeronavegabilidade. Acrescenta que todos os fatos que foram punidos (operações) foram decorrentes do mesmo ato punível e que tomando-se emprestado, com o rigor necessário, os termos do Direito Penal ao Direito Administrativo Sancionador, a conduta tipificada não implicaria em delitos distintos, mas em crime único.

24.3. Requer que caso se entenda, por absurdo, que a Recorrente não aplicou a Diretriz de Aeronavegabilidade, que ela seja punida apenas uma vez por tal ato, em parâmetros razoáveis e proporcionais, conforme já destacado, o que impõe a reforma da decisão de primeira instância proferida.

25. **Dos pedidos:**
- 25.1. Considera que resta demonstrada a nulidade da intimação da Recorrente da lavratura do Auto de Infração, razão pela qual deve ser dado provimento integral ao Recurso a fim de anular totalmente a Decisão recorrida e, conseqüentemente, reabrindo-se o prazo para que a Recorrente possa impugnar o Auto de Infração, com a determinação de retorno dos autos à primeira instância administrativa.
- 25.2. Se assim não for entendido, requer que seja dado integral provimento ao Recurso Administrativo a fim de reformar a Decisão de 1ª instância administrativa para que seja reconhecida a nulidade do Auto de Infração em virtude da ofensa aos Princípios da Isonomia Processual, da Proporcionalidade, do Devido Processo Legal, do Contraditório e da Ampla Defesa, da Estrita Legalidade e por vício material na motivação do Auto de Infração combatido.
- 25.3. Informa que deve ser dado provimento ao Recurso Administrativo a fim de reformar a Decisão recorrida, a fim de que seja afastada ou, no mínimo, reduzida drasticamente a multa de R\$ 6.100.000,00 aplicada ao presente caso, em virtude da sua visível violação aos Princípios da Proporcionalidade, da Razoabilidade, do Não Confisco, da Capacidade Contributiva e do *Non Bis in Idem*.
- 25.4. Requer, ainda, o deferimento do pedido de designação de prazo suplementar de 30 dias para reelaboração de argumentos e juntada de mais documentos, produção de prova testemunhal e técnica, além de todos os outros meios de prova em Direito admitidos, tais como diligências técnicas, intervenção de especialistas técnicos, bem como todas as outras provas que sejam necessárias para o adequado exercício de seu constitucional direito de ampla defesa e pleno contraditório.
- 25.5. E para que se garanta a Ampla Defesa da Recorrente, requer que seja-lhe possibilitada a realização de sustentação oral perante a Junta Recursal da ANAC para a qual deverão seus Patronos ser pessoal e devidamente intimados.
- 25.6. Por fim, requer que todas as intimações relativas ao presente processo sejam expedidas exclusivamente, em nome de Raquel Elita Alves Preto, inscrita na OAB/SP sob o nº 108.004, com escritório na Rua da Consolação, nº 2697, 6º e 7º andares, Jardins, no município de São Paulo, Estado de São Paulo.
26. Relação de peças que instruem o recurso (fls. 713/714 do Volume SEI nº 1109432).
27. Cópias de documentos de identidade emitido pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) (fls. 715/716 do Volume SEI nº 1109432).
28. Certidão emitida pela OAB (fl. 718 do Volume SEI nº 1109432).
29. Documento de identidade (fl. 719 do Volume SEI nº 1109432).
30. Contrato consolidado da "Helimarte Táxi Aéreo Ltda" (fls. 720/725 do Volume SEI nº 1109432).
31. Atestado da ANAC referente à alteração e consolidação do contrato social da Helimarte Táxi Aéreo Ltda (fl. 726 do Volume SEI nº 1109432).
32. Procuração (fl. 727 do Volume SEI nº 1109432).
33. Substabelecimento (fl. 728 do Volume SEI nº 1109432).
34. Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade (FCDA) da empresa HELICENTRO referente à diretriz nº CF-2007-13 para a aeronave PT-HKX, com data de 30/08/2007, em que é indicado que ação requerida é de caráter terminal, que o Boletim de Serviço de referência é o SB 206-07-115, que o método de cumprimento é a instalação de decalque e indicado como resultado da ação de manutenção realizada que após efetuar a colocação do decalque o painel ficou com a configuração recomendada. E que assim foi cumprida a diretriz (fl. 729 do Volume SEI nº 1109432).
35. FCDA da empresa HELIMARTE referente à diretriz CF-2007-13 para a aeronave PT-HKX, com data de 31/08/2007, em que é indicado que a ação requerida é de caráter terminal, que o Boletim de Serviço de referência é o ASB 206-07-115, que o método de cumprimento utilizado foi de revisão do manual de voo e de instalação do decalque no painel e indicado como resultado da ação de manutenção realizada que foi registrado em caderneta o cumprimento da CF (fl. 730 do Volume SEI nº 1109432).
36. FCDA da empresa TUCSON referente à diretriz nº CF-2007-13R1 para a aeronave PT-HKX, com data de 28/04/2009, em que é indicado que a ação requerida é de caráter terminal, que a diretriz é aplicável, que o Boletim de Serviço de Referência é o ASB 206-07-115(A), que o método de cumprimento utilizado é de verificar fisicamente e é indicado como resultado da ação de manutenção realizada que foi constatado ter sido aplicada anteriormente (fl. 731 do Volume SEI nº 1109432).
37. AD nº CF-2007-13-R1 (fl. 732 do Volume SEI nº 1109432), em que consta a informação que a revisão supera a AD nº CF-2007-13, de 24/08/2007.
38. ASB nº 206-07-115, revisão de 21/05/2007 (fls. 733/738 do Volume SEI nº 1109432).
39. Ficha de registro de empregado da Sra. Mirian Ferreira de Siqueira (fls. 739/740 do Volume SEI nº 1109432).
40. FOP 109 nº 6/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 741/742 do Volume SEI nº 1109432), por meio do qual a ANAC comunica não conformidades identificadas em auditoria na empresa Helimarte Táxi Aéreo Ltda. No item 10 de tal FOP 109 consta a seguinte não conformidade:
- NÃO FOI APRESENTADO O REGISTRO DE CUMPRIMENTO DA DIRETRIZ CANADENSE CF 2007-13 R2 PARA AS AERONAVES DE MARCAS PT-HKX, PT-HQX E PR-JBN. ADICIONALMENTE, O REGISTRO DE CUMPRIMENTO DESTA DIRETRIZ NO MAPA DE CONTROLE DE ADDAS ESTAVA INCORRETO (REFERENTE AO CUMPRIMENTO DA CF 2007-13 R1). DURANTE A AUDITORIA A DIRETRIZ FOI CUMPRIDA, COMO VERIFICADO ATRAVÉS DE INSPEÇÃO FÍSICA NAS AERONAVES PERMANECENDO PENDENTES OS REGISTROS DE CUMPRIMENTO DESTA DIRETRIZ PARA AS AERONAVES DE MARCAS PT-HQX E PR-JBN.
41. E no item 11 do FOP 109 nº 6/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 741/742 do Volume SEI nº 1109432) consta a seguinte não conformidade:
- APÓS CONSTATADA A INEXISTÊNCIA DO REGISTRO PRIMÁRIO DE CUMPRIMENTO DA DIRETRIZ CF 2007-13 R2, COMO CITADO NO ITEM 10, A EMPRESA EMITIU UMA FCDA DA DIRETRIZ PARA A AERONAVE DE MARCAS PT-HKX, ONDE ATESTA QUE A DIRETRIZ JÁ HAVIA SIDO CUMPRIDA. ENTRETANTO, APÓS INSPEÇÃO FÍSICA REALIZADA NA AERONAVE, FOI CONSTATADO O NÃO CUMPRIMENTO DA DIRETRIZ. DURANTE A AUDITORIA, A DIRETRIZ FOI CUMPRIDA, COMO VERIFICADO ATRAVÉS DE INSPEÇÃO FÍSICA NA AERONAVE.
42. FOP 123 nº 014/HELIMARTE/2011 (fls. 743/744 do Volume SEI nº 1109432) com as respostas da empresa para as não conformidades constantes do FOP 109 nº 6/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO. Para a não conformidade nº 10 a empresa apresentou a seguinte resposta:
- A EMPRESA REALIZOU OS REGISTROS DE CUMPRIMENTO DA DIRETRIZ CANADENSE CF2007-13 R2 PARA AS AERONAVES DE MARCAS PT-HKX, PT-HQX E PR-JBN, CONFORME FCDAS EM ANEXO. A EMPRESA CORRIGIU O MAPA DE CONTROLE DE ADDAS.
43. Para a não conformidade de nº 11 no FOP 123 nº 014/HELIMARTE/2011 (fls. 743/744 do Volume SEI nº 1109432) consta a seguinte resposta:
- O CUMPRIMENTO DESTA NÃO CONFORMIDADE, ESTÁ VINCLADO AO CUMPRIMENTO DA NÃO CONFORMIDADE DO ITEM 10.
44. FOP 107 nº 038/CCO/2014 (fl. 745 do Volume SEI nº 1109432) com data de 04/09/2014, referente ao encaminhamento de revisão do Manual Geral de Manutenção (MGM) da Helimarte Táxi Aéreo Ltda, no qual consta que as modificações efetuadas na revisão são para inclusão de uma aeronave Sêneca II e de uma aeronave EC-135P1 e para padronizar com a estrutura de manuais da empresa.
45. Comprovante de pagamento de taxa para análise de revisão parcial de MGM (fl. 746 do Volume SEI nº 1109432).
46. Seção 03 do MGM (fls. 747/760 do Volume SEI nº 1109432), sendo que o item 3.A da referida seção apresenta procedimentos relativos a diretrizes de aeronavegabilidade e o item 3.B apresenta procedimentos relativos a Boletins de Serviço.
47. Consta novamente o FOP 107 nº 038/CCO/2014 (fl. 761 do Volume SEI nº 1109432) e comprovante de pagamento de taxa para análise de revisão parcial de MGM (fl. 763 do Volume SEI nº 1109432).
48. Seção 08 do MGM (fls. 765/800 do Volume SEI nº 1109432 e fls. 801/816 do Volume SEI nº 1109784), sendo que na página 8-10 da referida seção é apresentado modelo de mapa de controle de diretrizes de aeronavegabilidade para aeronaves Bell Jet Ranger e nas páginas 8-43 até 8-46 é apresentado o formulário de cumprimento de diretriz de aeronavegabilidade com as suas devidas instruções de preenchimento.

49. Cópias de certificados de treinamento em curso de SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional) (fls. 817/854 do Volume SEI nº 1109784) efetuados nos anos de 2012, 2013, 2014 e 2015.
50. Fotos do Centro de Controle Operacional (fls. 855/864 do Volume SEI nº 1109784).
51. Fotos do Controle Técnico de Manutenção (fls. 865/878 do Volume SEI nº 1109784).
52. Certificados de conclusão do programa de educação e prevenção ao uso de substâncias psicoativas (fls. 879/898 do Volume SEI nº 1109784, fls. 899/ 938 do Volume SEI nº 1109799) referentes ao ano de 2015.
53. Boletins de Informação Operacional (fls. 939/972 do Volume SEI nº 1109799) emitidos pela Helimarte.
54. Seção 9 do Manual Geral de Operações (MGO) (fls. 973/990 do Volume SEI nº 1109799) referente aos procedimentos de peso e balanceamento.
55. Balanço patrimonial da Helimarte Táxi Aéreo Ltda referente ao exercício de 2012 (fls. 991/992 do Volume SEI nº 1109799), 2013 (fls. 993/994 do Volume SEI nº 1109799) e 2014 (fls. 995/997 do Volume SEI nº 1109799).

DILIGÊNCIAS

56. O setor de segunda instância administrativa em Decisão de 28/11/2017 (SEI nº 1229708 e 1272856) converteu em diligência o processo para obter mais informações junto à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR). Na diligência foram relacionados os seguintes quesitos:

1. Solicita-se que a área técnica identifique de maneira inequívoca quais são as 610 operações realizadas de forma irregular com a aeronave PT-HKX, que foram citadas no AI nº 07865/2011. Sendo necessário inclusive especificar a data, local e hora de cada uma das 610 infrações, em função do disposto no inciso IV, do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008.
2. Solicita-se que a área técnica esclareça o que significa uma operação ou um voo de uma aeronave. Sendo necessário especificar se uma operação ou um voo envolve necessariamente as atividades de partida de motor, decolagem, pouso e corte de motor ou se uma operação/voo pode envolver apenas as atividades de decolagem e pouso.
3. Solicita-se que a área técnica esclareça se há norma que defina a que se refere uma operação de aeronave ou um voo, inclusive informando possíveis especificidades aplicáveis a aeronaves de asas rotativas.
4. Ademais, solicita-se que a área técnica informe de maneira clara e objetiva quais as referências normativas que utilizou para respaldar as suas respostas à diligência.

57. O setor de segunda instância informou que da análise das páginas do diário de bordo referentes à aeronave PT-HKX, que foram anexadas ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO e que constam nos autos, foram identificados os voos relacionados na tabela constante do documento SEI nº 1268540. Em tal documento foram relacionados 802 registros que foram identificados nas páginas do diário de bordo da aeronave PT-HKX. Tais registros referem-se a cada linha de cada página do diário de bordo em que consta que foi efetuada atividade em que houve decolagem e pouso. Foi verificado que não ocorreu partida e corte de motor da aeronave em todos os registros de atividades da aeronave PT-HKX relacionados na tabela, mas para todos houve decolagem e pouso. Portanto, é possível o entendimento de que das páginas de diário da aeronave PT-HKX que foram apostas no processo foi identificada a realização de 802 voos. Entretanto, a fiscalização relata no AI nº 07865/2011 a realização de 610 operações de forma irregular para a referida aeronave.

58. Foi identificado, ainda pelo setor de segunda instância, que da tabela constante do documento SEI nº 1268540 se fossem extraídos os registros para os quais não estão preenchidas a coluna "Horário Partida", em função da atividade ter sido realizada na sequência de uma em que a coluna "Horário Corte" também não está preenchida, ou seja, aquelas atividades para as quais não houve partida de motor, em função de ter sido realizada na sequência de uma atividade em que não houve corte de motor, se chegaria ao número de 610.

59. Foram juntados pelo setor de primeira instância página do Diário Oficial da União (DOU) referente à Resolução nº 185, de 01/03/2011, que aprova o RBAC nº 39 (SEI nº 1333593), Portaria nº 142/DGAC, de 16/05/1989, referente ao RBHA 39 (SEI nº 1333615) e relatório de diferenças entre o RBHA 39 e o RBAC 39 (SEI nº 1333695).

60. O setor de primeira instância apresentou resposta para diligência em 08/12/2017 (SEI nº 1334534). Na resposta à diligência inicialmente o setor de primeira instância esclarece que foi feita análise da legalidade da decisão de primeira instância de fls. 575 a 578, exarada no dia 21/01/2015. Quanto aos quesitos da diligência aborda primeiramente os quesitos de nº 2, 3 e 4, citando o RBAC 39, RBAC 01 e o item 3.8 da IAC 3151. Quanto ao quesito de nº 1 da diligência entendeu que as operações puníveis seriam as da linha 753 a 802 da planilha SEI nº 1268540, totalizando 50 (cinquenta) operações. Considerou ainda a aplicação de uma sanção relativa ao período compreendido entre os dias 20 de dezembro de 2009 e 1º de março de 2011.

61. Após análise da manifestação do setor de primeira a respeito da diligência, o setor de segunda instância considerou que as respostas apresentadas não eram suficientes para sanar por completo as incertezas identificadas no processo (SEI nº 1495242 e SEI nº 1504123). Na ocasião, o setor de segunda instância apresentou esclarecimentos a respeito das respostas do setor de primeira instância para os quesitos de nº 2, 3 e 4 da diligência, além disso, após nova análise tais quesitos da diligência foram considerados encerrados. Adicionalmente, foram efetuados esclarecimentos sobre informações apresentadas pelo setor de primeira instância, mas que não se referem a nenhum dos quesitos da diligência. Com relação a resposta apresentada para o quesito 1 da diligência, o setor de segunda instância informou não concordar com a resposta apresentada. Assim, na data de 06/02/2018 foi realizada nova diligência pelo setor de segunda instância com o seguinte quesito:

1. Solicita-se que a área técnica identifique de maneira inequívoca quais são as 610 operações realizadas de forma irregular com a aeronave PT-HKX, que foram citadas no AI nº 07865/2011. Sendo necessário inclusive especificar a data, local e hora de cada uma das 610 infrações, em função do disposto no inciso IV, do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008. Caso as 610 operações que foram citadas no AI nº 07865/2011 sejam aqueles 610 voos listados na tabela constante do documento SEI nº 1268540, com exceção dos voos em que não houve partida de motor, em função de terem sido realizados na sequência de um voo em que não houve corte basta que isso seja informado na resposta de maneira expressa e inequívoca. Solicita-se que, se possível, a diligência seja encaminhada para ser respondida pelo servidor responsável pela lavratura do AI nº 07865/2011, já que vislumbra-se que o mesmo possa mais facilmente apresentar os esclarecimentos necessários em função de ter sido o responsável pela autuação em questão. Por fim, esclarece-se que o que está sendo requerido na diligência é que sejam informados quais são as 610 operações realizadas de forma irregular com a aeronave PT-HKX que foram citadas no AI nº 07865/2011 e não qual é o entendimento do responsável pelo encaminhamento da resposta a respeito de quais voos considera como infração.

62. No Despacho SEI nº 2590862, de 11/01/2019, são apresentados esclarecimentos a respeito da diligência, sendo informado que:

(...)

(i) As 610 operações informadas no auto de infração em questão relativas à aeronave de marcas PT-HKX foram identificadas por meio dos registros de diários de bordo, conforme consta no texto do próprio auto de infração. As cópias dos diários de bordo foram solicitados pela ANAC por meio do Ofício nº 1112/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO-ANAC, de 17 de junho de 2011, protocolo SIGAD nº 60840.019591/2011-90, e encaminhados pela empresa por meio da carta nº HEL018/11 de 06 de julho de 2011, protocolo SIGAD nº 60840.022130/2011-02, e constam nos documentos SEI nos 1108439 (a partir da página 137), 1108478, 1108516 e 1109306 (até a página 74);

(ii) As operações constantes nos diários de bordo citados acima, foram transcritas para a tabela constante no documento SEI nº 1268540, onde são identificados 802 registros;

(iii) A discrepância entre o número de operações citadas no auto de infração (610) e o número de registros na tabela (802) deve-se ao fato de o primeiro considerar o número de partidas/cortes do motor, enquanto o último considera o número de decolagens/pousos;

(iv) Finalmente, esclareço que as 610 operações irregulares informadas no auto de infração em questão, bem como local, data e horário de cada uma delas, são as constantes nos diários de bordo e na tabela citados acima.

63. Desta forma, foi esclarecido que as 610 operações irregulares para a aeronave PT-HKX citadas no AI nº 07865/2011 pela fiscalização são referentes ao número de partidas/cortes do motor.

MANIFESTAÇÃO COMPLEMENTAR

64. Em 26/04/2019, o interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 2960834).
65. Em tal manifestação o interessado dispõe sobre a inaplicabilidade de norma e falta de razoabilidade. Informa que da leitura da diretriz CF-2007-13R2 verifica-se que a autoridade canadense expressamente informa que a orientação deriva de investigações feitas no motor "Rolls Royce 250-C20" (vide campo "background"). Informa que, de acordo com o *Operation and Maintenance Manual* do motor, além do tipo 250-C20 "puro", existem outros, a saber, M250-C20B, M250-C20F, M250-C20J, M250-C20S e M250-C20W. Observa que o motor instalado na aeronave objeto da autuação era da série M250-C20B, assim considera no mínimo desarrazoado que se interprete a diretriz de aeronavegabilidade de modo extensivo – sobretudo no âmbito de um processo administrativo sancionador. Acrescenta que caso a autoridade originária quisesse propagar uma indicação de segurança que versasse sobre todas as séries do motor em referência, certamente teria deixado clara sua pretensão. Cita, como exemplo, que na CF-2018-23 (que revogou a DA objurgada) a reguladora canadense faz expressa menção ao fato de ter sido sua recomendação amparada em observações dos motores "Rolls Royce 250-C20 Series" (avalia que somente em 2018 ampliou-se o escopo de análise para abarcar os demais tipos).
66. Destaca que, conforme já informado nos presentes autos, as revisões de manuais e a instrução dos pilotos, tal como requerido na Parte A da CF-2007-13R2, já haviam sido providenciadas a contento, mitigando, assim, problemas quanto a segurança operacional. Afirma que a prescrição contida na DA já havia sido incorporada por meio do treinamento de pilotos e da revisão dos manuais próprios, de tal forma que a referida etiqueta (Part B) seria apenas um lembrete adicional.
67. Aborda o direito administrativo sancionador, fazendo menção ao "princípio da lesividade ou ofensividade". Informa que este traduz a necessidade de ofensa efetiva a bem jurídico, não bastando a incidência em conduta formalmente típica, mas inofensiva. Considera que não pode o Regulador configurar como infração uma mera desobediência ou uma simples transgressão de uma norma ou de um dever jurídico. Argumenta que o princípio da razoabilidade deve, em qualquer caso, ser observado. Alega que no presente caso o eventual sancionamento seria desarrazoado. Cita trechos de obras e argumenta que as construções doutrinárias citadas surgiram a partir do momento em que se assimilou a insuficiência do ideário de legalidade para justificar os atos estatais – os quais, apesar de assentados em alguma espécie de norma, mostravam-se descomedidos ou dissonantes com uma concepção pura de interesse público. Daí, necessária a idealização de uma proposição que assumisse dois vieses, um de suporte à aceitabilidade da atuação do Estado e outro de resguardo à congruência e plausibilidade dos atos praticados.
68. Informa que o expressivo sancionamento pretendido, especialmente em uma época em que a economia do país se acha vacilante, simplesmente redundaria na extinção do operador de transporte aéreo público. Sintetiza da seguinte forma o cenário a ser desencadeado: a) demissão de todo quadro de funcionários (dezenas de pessoas); b) desocupação do hangar sede – gerando ociosidade no sítio aeroportuário; c) não recolhimento de tributos; d) desabastecimento dos serviços de transporte aéreo por helicópteros na região (uma das poucas empresas devidamente homologadas).
69. Considera que, além de inadequada (hája vista informar a inaplicabilidade da CF-2007-13R2), a penalidade tentada não se prestaria aos próprios fins (pelo contrário, apenas importaria a derrocada de um operador homologado), razão pela qual imperioso que o Colegiado recursal reconheça a impropriedade da autuação ou a invalidade do auto e da condenação por falta de razoabilidade.
70. Posteriormente, aborda o reconhecimento da infração continuada, reforçando a necessidade da ocorrência da mesma ser reconhecida. Entende ter faltado na decisão de primeira instância o sensato reconhecimento de que a situação fática exposta se consubstancia em infração continuada e que, nesta condição, deve receber um tratamento diferenciado – com a aplicação de uma única sanção (com as devidas agravantes, se for o caso). Destaca que a não aplicação desta ficção jurídica no âmbito administrativo, a bem da verdade, causa grande estranheza. Acrescenta que a própria Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC em diversos julgados, reconheceu a necessidade de se aplicar o instituto mencionado em seus processos sancionadores. Neste sentido, cita como exemplo os processos administrativos nº 00065.148858/2012-41 e nº 00066.044937/2013-55.
71. Menciona que o art. 1º da Lei nº 9.873/996 referiu-se ao termo infração continuada mas não o definiu. Assim sendo, informa que a doutrina administrativista se socorre às lições de Direito Penal, especialmente no que tange à conceituação de "crime continuado", para construir um raciocínio analógico a balizar o instituto. Afirma que os requisitos para concepção de tal ficção jurídica seriam: I) pluralidade de condutas; II) pluralidade de crimes da mesma espécie; III) nexos da continuidade delitiva.
72. Aborda a multiplicidade de comportamentos, alegando que o próprio Inspetor da ANAC denota a existência de mais de uma ocorrência. Sobre a pluralidade de infrações da mesma espécie considera que também parece se fazer presente e que as ditas transgressões perpetradas são idênticas (estando, por óbvio, previstas no mesmo dispositivo legal).
73. Já o tópico nexos da continuidade delitiva, por sua vez, avalia que se desdobra em outros, a saber: condições de tempo; condições de espaço; maneira de execução e outras condições semelhantes. Informa que o primeiro encontra-se intimamente relacionado ao aspecto cronológico, isto é, deve haver uma certa periodicidade que permita observar uma uniformidade entre as ocorrências sucessivas e que no caso as supostas infrações ocorreram seguidamente – vide diários de bordo e relatórios anexados aos autos. Avalia que o segundo, relacionado às condições de espaço, por envolver no caso em debate uma mesma empresa e operações nas mesmas bases territoriais, não oferece dificuldades. E que os últimos elementos também se afiguram presentes. Percebe que o modo e a forma de praticar a infração, além do próprio sequenciamento, indicam a homogeneidade das ações, razão pela qual pode-se deduzir a ideia de continuidade infracional.
74. Observa que do Auto de Infração nota-se que a ANAC realizou inspeção na sede da empresa Recorrente em uma data específica e que nesta (única) oportunidade teria sido verificado que a Helimarte Táxi Aéreo teria realizado operações supostamente ao arpejo dos expedientes regulatórios. Assim, afirma ser prudente observar que todos os fatos questionados pela fiscalização naquela ocasião, além de idênticos, ocorreram em um curto espaço temporal. Informa que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (e de diversos Tribunais Regionais Federais) expressa entendimento de que a sequência de várias infrações de mesma natureza, apuradas em uma única ocasião, é considerada como continuada e, portanto, sujeita à imposição de multa singular a ser fixada de acordo com a gravidade da infração cometida. Cita julgados neste sentido. Adicionalmente, também cita decisão colegiada da ANAC.
75. Acrescenta que compulsando os autos do presente feito, tem-se que: (a) as ditas irregularidades foram constatadas em uma única oportunidade; (b) materializadas em um único auto de infração (nº 7865/2011); e (c) versam sobre infrações de natureza idêntica (capituladas no art. 302, III, "e"/CBA); e (d) ocorreram de modo sequenciado (contínuo). Argumenta que em se tratando de um entendimento já assente nos Tribunais pátrios e que se amolda com perfeição ao presente caso, prudente que a Agência Reguladora, em caso de imposição de pena pecuniária, o fizesse de modo adequado, ou seja, singularmente (pela conduta em si).
76. Alega que ocorrendo uma nítida inadequação quando do julgamento em primeira instância, considera que torna-se necessário que o Colegiado reforme a decisão singular de modo a se outorgar o desfecho de procedência do pedido de reconhecimento de infração continuada e a necessidade de aplicação de uma única multa pela conduta praticada, vez que as circunstâncias do caso concreto assim permitem.
77. Pugna pelo provimento do recurso.
78. Consta Procuração, Alteração do Contrato Social da Sociedade "HELMARTE TÁXI AÉREO LTDA" e Declaração (SEI nº 2960835).
79. Consta página do *Operation and Maintenance Manual* da Rolls Royce, *Airworthiness Directive* nº CF-2007-13R2 com indicação de superada, *Airworthiness Directive* nº CF-2018-23, registro de execução de Inspeção Anual de Manutenção na aeronave PT-HKX em 02/09/2004 em que consta descrito o modelo de motor 250-C20B e registro de instalação de motor Rolls-Royce 250-C20B na aeronave PT-HKX em 07/07/2017 (SEI nº 2960836).
80. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 2960837)

CONVALIDAÇÃO E NOTIFICAÇÃO SOBRE A POSSIBILIDADE OCORRER GRAVAME

81. O setor de segunda instância, em 23/05/2019, decidiu (SEI nº 2922771 e SEI nº 3022627):

- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 07865/2011, para passar a constar as informações de data, local de operação (De - Para) e horário referentes as 610

operações irregulares da aeronave PT-HKX informadas no AI nº 07865/2011, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretária da ASJIN notificasse o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, no prazo de 10 (dez) dias, formulasse suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

- pela INTIMAÇÃO do autuado com relação aos documentos juntados devido às DILIGÊNCIAS promovidas, em função do disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 07865/2011, modificando o enquadramento para passar a constar o mesmo para cada um dos atos tidos como infracionais, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretária da ASJIN notificasse o interessado quanto à convalidação dos Autos de Infração para que o mesmo, querendo, no prazo de 10 (dez) dias, formulasse suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- pela NOTIFICAÇÃO do interessado a respeito da possibilidade de ocorrer GRAVAME a sua situação, diante da possibilidade de afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 para 393 atos tidos como infracionais (operações irregulares dos números 1 até 85 e do 303 até 610 listadas na Tabela abaixo), de forma que o mesmo, querendo, no prazo de 10 (dez) dias, formulasse suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 parágrafo único da Lei nº 9.784/99, no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018 e no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

82. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 3036783) referentes aos créditos de multa nº 624627103, 624690107, 624763106 e 624928100 e Autos de Infração relativos a tais créditos, sendo estes AI nº 00608/2009, 00612/2009, 00606/2009 e 00607/2009.

83. Extrato do SIGEC referente à empresa Helimarte Táxi Aéreo Ltda (SEI nº 3012869).

MANIFESTAÇÃO DO INTERESSADO APÓS A CONVALIDAÇÃO E NOTIFICAÇÃO SOBRE A POSSIBILIDADE OCORRER GRAVAME

84. O interessado foi notificado a respeito da decisão de segunda que informa a respeito da convalidação do Auto de Infração, da possibilidade de ocorrer gravame a sua situação, de novos elementos e da abertura de prazo ao recorrente para alegações em 04/06/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3126236).

85. O interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 3135886), que foi recebida em 14/06/2019.

86. Inicialmente, alega que as convalidações pretendidas são impróprias e merecem encaminhamento jurídico diverso.

87. A respeito da **convalidação do Auto de Infração**, alega que à época da lavratura do Auto estava em vigor a Instrução Normativa (IN) nº 08/2008/ANAC. Cita o art. 6º da referida IN, destacando o inciso IV do mesmo. Informa que também se achava vigente a Resolução nº 25/2008/ANAC, citando o inciso II do art. 8º da referida Resolução. Considera que a importância de tais encargos foi reforçada pelo art. 5º da mesma Resolução. Afirma que quesitos como "data, local/hora da ocorrência e número do voo" são tidos como "obrigatórios" pela própria ANAC, ou seja, são de fato elementos essenciais para a validade do ato administrativo. Afirma que à luz do que preceituava o art. 7º, § 1º da Instrução Normativa nº 08/2008/ANAC, os itens que agora são objeto da "convalidação" não eram tidos como "vícios formais" (e, portanto, aptos a correções posteriores), eis que foram omitidos (e não digitados de forma equivocada), destacando o previsto no inciso VI do §1º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008. Acrescenta que a Resolução nº 472/2018/ANAC não parece alterar este panorama, já que ao tratar do tema "convalidação" faz referência a "vícios processuais meramente formais" (art. 19) – o que não se encaixa no caso em tela.

88. Alega que os elementos "data, local/hora da ocorrência e número do voo" são tidos como essenciais justamente porque materializam e delimitam a ação fiscal, a responsabilidade do infrator e as próprias balizas da matéria a ser julgada. Dispõe que se o Auto não indica as circunstâncias obrigatórias, não pode ser completado posteriormente, eis que nascido com vício em seu objeto. Afirma que a supressão de conteúdo, por certo, importa em efeitos deletérios a ampla defesa e ao contraditório, pondo em xeque as próprias razões de ser da dialética processual – caso contrário a Recorrente não teria sido instada a se manifestar. Neste contexto, considera que a ANAC deve se valer de seu poder de autotutela para restaurar a legalidade malferida, sendo que, em razão do vício, o único caminho disponível é anulação do Auto.

89. Acrescenta que a questão é de grande relevância e já foi analisada pela Agência. Cita trecho do Parecer nº 1365/2018/ASJIN (processo nº 00065.054337/2013-13), oportunidade em que informa que a própria ANAC reconhece que vícios como os que aqui se discute não são passíveis de convalidação. No mesmo sentido cita o Parecer nº 470/SEI/2017/ASJIN (processo nº 60800.013144/2010-12). Informa que nestes casos, utilizados como paradigma, foi considerada a necessidade de se anular o auto de infração por falta de elementos essenciais, que foi reconhecida nas Decisões Monocráticas de 2ª Instância nº 1455/2018 e 593/2017. Argumenta que a linha de precedentes apresentados revela que a Agência já percebeu que a supressão de elementos essenciais de um auto de infração não pode ser tolerada, eis que incompatível com a normativa por ela mesmo criada.

90. Argumenta que inexistente coerência num Direito que se expressa mediante decisões que tratam de casos iguais de maneira desigual. Na última década, com a afirmação do dever estatal de tutela dos direitos fundamentais, considera que fez-se claro, por exemplo, que o direito à segurança jurídica deve, necessariamente, ser tutelado pelo Estado. Considera que os Colegiados Recursais da ANAC, enquanto incumbidos de uniformizar a interpretação das normativas pertinentes à alçada da aviação civil, devem se posicionar e obstar decisões discrepantes sobre uma mesma questão, de tal sorte que sejam constituídos precedentes obrigatórios. Afirma que tendo a ASJIN fixado o posicionamento de não admitir a omissão de elementos essenciais no auto de infração, sendo nulo aquele que assim for criado, não pode em outros momentos (quando, por exemplo, o valor da multa for elevado) se manifestar de modo diverso. Caso contrário, tornar-se-ia inviável a previsibilidade e a racionalização de seus julgados.

91. Aduz que havendo sido produzido um ato em desconformidade com a normativa posta, tem-se por inadmissível sua convalidação (especialmente para corrigir seu objeto), sendo a anulação do Auto de Infração 7865/2011 medida que se impõe.

92. Discorre sobre a **convalidação pelo afastamento de circunstância atenuante**, afirmando que o Parecer nº 475/2019/JULG ASJIN/ASJIN, que lastreou a Decisão objeto da presente manifestação, informa sobre a possibilidade de agravamento da sanção. Verifica que o Colegiado pretende sugerir a retirada da circunstância atenuante (art. 22, § 1º, III da Resolução nº 25/2008/ANAC – agora art. 36, § 1º, III da Resolução nº 472/2018/ANAC) reconhecida em primeiro grau. E que de acordo com o documento opinativo, as aventadas operações de nº 1-85 e 303-610 não poderiam ser acobertadas por este benefício. Afirma que tal pretensão não merece prosperar.

93. Informa que a premissa minorante contida no art. 36, § 1º, III da Resolução nº 472/2018/ANAC é textualizada da seguinte forma: "a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento". Alega que em consulta ao citado documento SEI 3036783, o qual cataloga quatro telas do SIGEC e quatro autos de infração, é possível notar que em momento algum resta informada qual a data do trânsito em julgado dos referidos processos e que basta uma simples leitura para se verificar que o relatório aponta tão somente "data de vencimento" e "data de pagamento" (o que certamente não se confunde com o marco temporal constante no art. 36, § 1º, III da Resolução nº 472/2018/ANAC). Questiona que se a informação necessária para aquilatar o acerto quanto ao reconhecimento da circunstância atenuante não se acha evidenciada nos impressos mencionados, de onde se obteve a referência para prejudicar o Recorrente?

94. Acrescenta que a mesma situação pode ser observada quando da análise do documento SEI 3012869, o qual, segundo informado, poderia acarretar algum gravame nas operações de nº 303 a 610 (que ocorreram de 04/07/2010 a 25/03/2011). Aponta que as anotações são um tanto quanto questionáveis (um exemplo são os apontamentos de multas praticadas no ano de 1900), e que novamente se percebe que não se informa a data em que as condenações foram consolidadas.

95. Alega que para reformar a decisão de primeira instância e afastar a circunstância atenuante reconhecida em primeira instância, necessário que este Colegiado guarde a devida coerência e colacione aos autos evidências pomenorizadas de que a Empresa tenha sido apenas por decisão irreversível nos doze meses anteriores às operações 1-85 e 303-610 – caso contrário, a pretensão é vedada e violaria até mesmo o direito de ampla defesa e contraditório (especialmente porque no documento SEI 3012869 diversos lançamentos estão sem o respectivo número de processo, o que inviabiliza consultas).

96. Requer que seja reconhecida a impossibilidade de retirada da condição favorável a

Insurgente.

97. Aborda a **necessidade afastamento de circunstância agravante**, informando que na decisão de primeira instância o julgador acabou por considerar duas circunstâncias agravantes ao tratar da dosimetria da pena, citando o parágrafo 35 da decisão. Destaca que o mecanismo majorador só foi tratado neste parágrafo (35), não sendo pomenorizado em outro momento. Nota que as mencionadas hipóteses jamais poderiam ser levadas em consideração para a aferição da sanção.

98. Em relação ao primeiro caso (obtenção, para si ou para outrem, de vantagem resultante da infração), destaca que inexistente no caderno processual qualquer evidência de proveito concreto. E que a Recorrente é uma autorizatária de serviços aéreos e, nesta condição, o simples fato de auferir alguma renda com o transporte de passageiros não pode ser imaginado, de forma genérica, como uma agravante. Considera que por se tratar de um processo administrativo sancionador, seria necessário comprovar de forma específica e minuciosa eventual "vantagem". Nota que sequer houve uma ponderação sobre "qual" seria a suposta "vantagem" ou uma indicação plausível do aludido benefício recebido pela empresa com a situação. Informa que a questão é bem simples: se a empresa cumpriu os quesitos mais onerosos da Diretriz de Aeronavegabilidade (doutrinação e mudanças documentais), qual outra "vantagem" que ela obteve ao não passar o estilete no placar? Simplesmente considera que não parece crível ter havido alguma.

99. Quanto ao segundo caso (exposição ao risco da integridade física de pessoas), alega que o Decisor de instância singela também incorreu em erro, informando que ao apregoar a existência de tal condição, o mesmo não apresentou uma justificativa relacionada ao caso concreto. Afirma que a premissa majorante do art. 36, § 2º, IV é uma figura genérica que exige uma atividade valorativa do Julgador – o que simplesmente foi ignorado em primeiro grau. Afirma que para que tal predicado fosse admitido na dosimetria, forçoso que a Autoridade tivesse respondido a seguinte questão basilar a respeito de cada uma das 610 operações: mesmo a empresa tendo providenciado todo o doutrinamento exigido pela Diretriz e qualificado a contento seus tripulantes, a existência de um simplório placar obsoleto implicou de forma concreta em risco a integridade física dos ocupantes na aeronave na operação "x"? Afirma que não se pode perder de vista que, se analisada a conjuntura de forma global, a priori seria totalmente inadmissível pressupor qualquer situação de "risco", afinal de contas informa que foram centenas de operações sem nenhuma intercorrência negativa (a menos que o julgador considere que a empresa tenha sido privilegiada com um fator "sorte" em todos os casos – presunção deveras vazia para ser utilizada em um feito sancionador). Afirma que o Colegiado responsável pela apreciação do recurso deve sanear o equívoco cometido em primeiro grau e afastar as duas circunstâncias agravantes impostas que culminaram no aumento da sanção.

100. Aduz a **inaplicabilidade da norma e falta de razoabilidade e o reconhecimento de infração continuada** reiterando alegações apresentadas na peça recursal complementar.

101. Por todo o exposto, a par de informar que a presente manifestação é complementar a todas as outras juntadas nos autos na esfera recursal (as quais devem ser pontualmente examinadas), pugna pelo reconhecimento da impossibilidade de se convalidar o Auto de Infração nº 7865/2011 para a correção de elementos essenciais, tal como pretendido, sendo sua anulação medida cogente. Sucessivamente, que sejam acatadas as demais teses que importam na improcedência do auto. Não sendo este o entendimento do Colegiado, pugna para que, ao tratar da dosimetria da sanção, se mantenha a atenuante já reconhecida e se afaste as agravantes impostas.

102. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3135887).

PEDIDO DE SUSTENTAÇÃO ORAL

103. Em pedido (SEI nº 3246399) recebido em 16/07/2019, manifesta interesse em realizar sustentação oral em sessão presencial da ASJIN (Brasília/DF).

104. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3246400).

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

105. Recibo de Tramitação referente ao protocolo 60840.044542/2011-95 (fl. 571 do Volume SEI nº 1109321).

106. Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 574 do Volume SEI nº 1109321).

107. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (fl. 579 do Volume SEI nº 1109321).

108. Notificação de decisão (fls. 580/581 do Volume SEI nº 1109321).

109. Memorando nº 17/2015/GTAS/SAR (fl. 582 do Volume SEI nº 1109321) de encaminhamento de cópia de decisão para a GGAC (Gerência Geral de Aeronavegabilidade Continuada).

110. Despacho de encaminhamento para Junta Recursal (fl. 583 do Volume SEI nº 1109321).

111. Carta nº 030/CCO/2015 (fl. 585v do Volume SEI nº 1109321) da Helimarte Táxi Aéreo Ltda com solicitação de cópia dos processos administrativos e extensão do prazo de recurso.

112. Notificação de decisão referente ao processo 00066.023280/2012-10 (fl. 586 do Volume SEI nº 1109321).

113. Notificação de decisão referente ao processo 00066.023271/2012-11 (fl. 587 do volume sei nº 1109321).

114. Procuração (fl. 588 do Volume SEI nº 1109321).

115. Carta de autorização para recebimento de documentos (fl. 589 do Volume SEI nº 1109321).

116. Autorização para recebimento de documentos (fl. 590 do Volume SEI nº 1109321).

117. Cópia de documento de identidade (fl. 591 do Volume SEI nº 1109321).

118. Contrato consolidado da Helimarte Táxi Aéreo Ltda (fls. 592/597 do Volume SEI nº 1109321).

119. Atestado da ANAC (fl. 598 do Volume SEI nº 1109321) informando a aprovação prévia da alteração e consolidação do contrato social.

120. Envelope de encaminhamento de documento (fl. 599 do Volume SEI nº 1109321).

121. Comprovante de pagamento (fl. 600 do Volume SEI nº 1109321).

122. GRU (Guia de Recolhimento da União) e comprovante de pagamento (fl. 601 do Volume SEI nº 1109407).

123. Formulário de solicitação de vistas (fl. 602 do Volume SEI nº 1109407).

124. Certidão da Junta Recursal (fl. 603 do Volume SEI nº 1109407) informando que o interessado tomou ciência e obteve cópia do processo.

125. Despacho da Junta Recursal atestando a tempestividade do recurso (fl. 998 do Volume SEI nº 1109799).

126. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1109933).

127. Despacho de distribuição (SEI nº 1155176).

128. Despacho para retorno à relatoria (SEI nº 1342107).

129. Despacho de encaminhamento do processo para cumprimento de diligência (SEI nº 1627012).

130. Despacho de restituição do processo (SEI nº 1677555).

131. Despacho em que é reiterado o pedido de cumprimento de diligência (SEI nº 2316783).

132. Despacho de encaminhamento do processo para cumprimento de diligência (SEI nº 2317740).

133. Solicitação de vista de processo (SEI nº 2388745).

134. Despacho de encaminhamento do processo para cumprimento de diligência (SEI nº 2591820).

135. Despacho de retorno à relatoria para análise das manifestações juntadas (SEI nº 2633461).

136. Ofício nº 4420/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3090193) que informa a respeito da convalidação do Auto de Infração, da possibilidade de agravamento da sanção, de novos elementos e da abertura de prazo ao recorrente para alegações.

137. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3136585).

PRELIMINARES

139. Possíveis infrações referentes às aeronaves PT-HQX e PR-JBN

139.1. No AI nº 07865/2011 são informadas 610 operações irregulares para a aeronave PT-HKX, 351 para a aeronave PT-HQX e 286 para a aeronave PR-JBN. O setor de primeira instância constatou vício insanável no AI, no que se refere à comprovação da suposta infração para as aeronaves PT-HQX e PR-JBN, declarando a nulidade do AI para estas aeronaves. O setor de primeira instância considerou, ainda, que restou comprovado que a autuada deixou de cumprir diretriz de aeronavegabilidade na aeronave de marcas PT-HKX.

139.2. Diante do exposto, ainda que esta analista possa não concordar com a nulidade do Auto de Infração declarada pelo setor de primeira instância, no que se refere às supostas infrações relacionadas com as aeronaves PT-HKX e PT-HQX, não cabe mais, nesta fase processual, análise destas possíveis infrações referentes a estas duas aeronaves, uma vez que o Auto de Infração já foi declarado nulo para estas aeronaves.

139.3. Portanto, a análise dos possíveis atos infracionais irá se limitar, nesta fase processual, especificamente, àqueles relacionados com a operação da aeronave PT-HKX.

140. Individualização das operações

140.1. O Auto de Infração (AI) nº 07865/2011 (fl. 570 do Volume SEI nº 1109321) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PT-HKX, PT-HQX, PR-JBN
DATA: 18/05/2011 HORA: N/A LOCAL: SEDE DA EMPRESA
Descrição da ocorrência: OPERAÇÃO DE AERONAVES SEM INCORPORAÇÃO DIRETRIZ DE AERONAVEGABILIDADE
HISTÓRICO:
Durante auditoria de acompanhamento realizada na sede da empresa HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA, no período de 17 a 19 de maio de 2011, foi constatado através de inspeção física que a Diretriz de Aeronavegabilidade número CF-2007-13R2 emitida pela Autoridade de Aviação Civil do país detentor do certificado de tipo da aeronave BELL modelo 206B não havia sido incorporada às aeronaves de número de série 3148, 3673 e 4661 e marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, respectivamente, deste modelo da frota da empresa.
A diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 é aplicável ao modelo e números de série em questão e possui data de efetividade 09/12/2009, com prazo de 10 dias para cumprimento da ação requerida.
Através dos registros de diário de bordo, constatou-se que, no período entre a data de efetividade da diretriz e a da ocorrência, as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN realizaram, respectivamente, 610, 351 e 286 operações de forma irregular. Dessa forma, a empresa infringiu o inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/86 (CBA), alínea e): "não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves", combinado com a seção 39.7 do RBAC 39.
Capitulação: Lei nº 7.565/86 (CBA), Art. 302, Inciso III, Alínea (e)

140.2. Verifica-se que no AI nº 07865/2011, no campo "DATA" é informada apenas uma data, que não se refere ao(s) dia(s) de ocorrência das possíveis infrações, mas sim à data compreendida no período em que foi realizada a auditoria. Além disso, o campo "HORA" apresenta a informação "N/A", não indicando o horário da infração e no campo "LOCAL" consta a informação "SEDE DA EMPRESA". Ademais, no "HISTÓRICO" do AI é informado que através dos registros de diário de bordo, constatou-se que, no período entre a data de efetividade da diretriz e a da ocorrência, foram realizadas 610 operações irregulares com a aeronave de marca PT-HKX.

140.3. No que diz respeito à individualização das 610 operações irregulares, deve ser considerado o estabelecido à época da lavratura do AI nº 07865/2011 na Resolução ANAC nº 25/2008, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 25/2008
Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:
(...)
II - descrição objetiva da infração;
(...)
Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo.
(...)
§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.
(...)

140.4. Deve ser considerado, ainda, o definido na Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, conforme a seguir:

IN ANAC nº 08/2008
Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:
(...)
IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;
(...)

140.5. Importante observar neste caso, a título de conhecimento, o estabelecido atualmente na Resolução ANAC nº 472/2018, conforme apresentado abaixo:

Resolução ANAC nº 472/2018
Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.
Art. 18. O auto de infração conterá os seguintes elementos:
(...)
IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e, quando pertinente, hora da ocorrência;
(...)
1º Integram a descrição objetiva da infração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação.
(...)

140.6. Diante do exposto, observa-se que o Auto de Infração necessita conter a descrição objetiva da infração, individualizando todas as condutas a serem perquiridas, incluindo, quando for o caso, data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro. No caso em questão, é possível constatar que o AI nº 07865/2011 não apresenta as informações específicas de cada uma das 610 operações consideradas irregulares que foram efetuadas com a aeronave PT-HKX. Apesar disso, no conteúdo do AI é informado que a constatação do número de operações irregulares foi obtida através de registros de diário de bordo, documentação que pertence ao operador da aeronave, tendo assim o autuado acesso a tais registros.

140.7. Foi elaborada tabela que lista todos os registros de voos identificados no diário de bordo da aeronave PT-HKX no período de 20/12/2009 até 18/05/2011. Relevante observar que no AI nº 07865/2011 é informado que a diretrix de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 possui data de efetividade 09/12/2009, com prazo de 10 dias para cumprimento da ação requerida, além disso, foi informado no AI que o período das operações irregulares se deu entre a data de efetividade da diretrix e a data de ocorrência, sendo que no AI consta a data de 18/05/2011 referente à informação de data no campo "OCORRÊNCIA".

140.8. Após a elaboração da tabela que identifica todos os voos no período, foi constatada através da análise dos registros de diário de bordo a realização de 802 voos com a aeronave PT-HKX, no período de 20/12/2009 até 18/05/2011. Em virtude da divergência entre o número de voos identificados

período apurado, é importante observar que, no presente caso, não seria adequado promover um possível agravamento da sanção em função de um possível aumento no número de atos infracionais, visto que no AI nº 07865/2011 o interessado foi notificado explicitamente da realização de 610 operações de forma irregular com a aeronave PT-HKX. Assim, desde o princípio do processo o interessado foi notificado da realização de 610 atos tidos como infracionais, se defendendo deste escopo. Portanto, em virtude da preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, buscando não ferir os direitos do interessado, não caberia, neste momento, notificar o interessado acerca da possibilidade de agravamento para aumento do número de atos infracionais, visto que não foi dada ciência ao interessado, desde o princípio, da totalidade de 802 possíveis atos infracionais.

140.13. Importante observar, ainda, que em função do disposto no art. 1º da Lei nº 9.873/1999, de que prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal da data da prática do ato, não é possível proceder à lavratura de novo Auto de Infração para notificação a respeito dos outros 192 (802 - 610) possíveis atos infracionais, uma vez que já foi ultrapassado o limite de cinco anos das datas dos voos.

140.14. Diante do exposto, a limitação do número de atos infracionais a serem perquiridos deve ser mantida em 610 atos tidos como infracionais.

140.15. Relevante, ainda, mencionar que o fato de terem sido identificados em sede de segunda instância 802 voos no período, mas continuarem a serem analisados 610 atos tidos como infracionais, não traz prejuízo para o interessado, pois o número de possíveis atos infracionais permanece em um escopo menor e permanece o mesmo informado no AI nº 07865/2011.

140.16. Considerando o que foi exposto anteriormente, a respeito da necessidade da descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, conforme aplicável, no Auto de Infração, foi identificado que, no presente caso, o AI nº 07865/2011 padecia de vício quanto a requisitos de especificação de dados de cada uma das 610 operações irregulares da aeronave PT-HKX, devendo ser observado o estabelecido no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

140.17. Tendo em conta o estabelecido no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, o AI nº 07865/2011 foi convalidado passando a constar as informações de data, local de operação (De - Para) e horário constantes da Tabela 1 deste Parecer, referentes as 610 operações irregulares da aeronave PT-HKX informadas no AI nº 07865/2011. Ainda considerando o estabelecido no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 o interessado foi notificado a respeito da convalidação, tendo sido concedido novo prazo de recurso para que o mesmo, querendo, apresentasse manifestação.

141. Alegação de nulidade da intimação

141.1. Em recurso, o interessado dispõe sobre a nulidade da intimação, alegando, inicialmente, que após a finalização da auditoria, o Agente Fiscal lavrou o AI, o qual, no entanto, só foi remetido para a Recorrente para sua ciência muitos meses depois. Sobre esta alegação, é necessário considerar que a auditoria de acompanhamento foi realizada na sede da empresa HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA, no período de 17 a 19 de maio de 2011, sendo que as datas das ocorrências das operações da aeronave PT-HKX tidas como irregulares são relativas ao período de 20/12/2009 a 25/03/2011. Adicionalmente, é importante observar que a data de lavratura do AI nº 07865/2011 é 22/12/2011 e que o interessado foi notificado a respeito da lavratura do AI na data de 30/05/2012, conforme demonstrado no AR. Diante do exposto, deve se ter conta o disposto no §1º e *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873/1999.

Lei nº 9.873/1999

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

141.2. Assim, é possível verificar que, das datas das ocorrências das possíveis infrações até a data de lavratura do referido AI e até a data da notificação do interessado a respeito do AI, não foram ultrapassados os prazos previstos nos dispositivos citados da referida Lei. Portanto, não há qualquer irregularidade no fato de o AI ter sido remetido para a Recorrente meses depois da auditoria. Portanto, a alegação em questão não merece acolhimento.

141.3. Quanto à informação de que o AI foi remetido via correios e que o AR foi assinado pela Sra. Mirian Ferreira, considerando o interessado que a intimação realizada em 30/05/2012 é nula de pleno direito, na medida em que foi feita em pessoa sem quaisquer poderes de representação, acrescentando a informação de que a referida Sra. era recepcionista e que trabalhou na empresa no período compreendido entre 01/06/2011 e 03/05/2013 e que a mesma não tinha qualquer preparo ou autorização para recebimento de intimações de órgãos públicos, sobre estas alegações deve ser considerado inicialmente o disposto no §3º do art. 26 da Lei nº 9.784/1999:

Lei nº 9.784/1999

Art. 26. O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

(...)

§ 3º A intimação pode ser efetuada por ciência no processo, por via postal com aviso de recebimento, por telegrama ou outro meio que assegure a certeza da ciência do interessado.

(...)

141.4. Deve ser considerado também o disposto no art. 7º da Resolução ANAC nº 25/2008, apresentado a seguir.

RESOLUÇÃO ANAC nº 25/2008

Art. 7º Na impossibilidade da entrega da segunda via do AI no momento da lavratura ou no caso de recusa do autuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.

(...)

141.5. Sobre esta questão, deve ser considerado ainda o disposto ainda no TÍTULO III "DA COMUNICAÇÃO DOS ATOS" da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, apresentado a seguir:

IN ANAC nº 08/2008

TÍTULO III
DA COMUNICAÇÃO DOS ATOS

Art. 14. O interessado será intimado para ciência de decisão ou efetivação de diligências e dos demais atos do processo, visando garantir o exercício do direito de ampla defesa e do contraditório.

Parágrafo único. A intimação para apresentação de defesa deverá fazer referência ao número do Auto de Infração que deu origem ao processo.

Art. 15. A intimação realizar-se-á:

I - ordinariamente, por via postal, remetida para o endereço do intimado constante nos cadastros da ANAC, cuja entrega será comprovada pelo Aviso de Recebimento (AR) ou documento equivalente, emitido pelo serviço postal, e devidamente assinado.

(...)

§ 2º É responsabilidade dos usuários do Sistema de Aviação Civil manter atualizados os seus dados cadastrais junto à Autoridade de Aviação Civil.

Art. 16. Considera-se efetuada a intimação:

I - se por via postal, na data do seu recebimento, devidamente aposta no Aviso de Recebimento (AR) ou documento equivalente, ou, se esta for omitida, quinze dias após a data da entrega da intimação ao serviço postal;

(...)

141.6. Portanto, dos referidos normativos verifica-se que a intimação realizada por via postal, remetida para o endereço do intimado constante nos cadastros da ANAC, comprovada por meio de AR ou documento equivalente assinado, é forma válida de notificação do interessado. Sendo estabelecido no parágrafo único do art. 14 da IN ANAC nº 08/2008 que a intimação para a apresentação de defesa deverá fazer referência ao número do Auto de Infração que deu origem ao processo, no caso em questão, verifica-se que o AR constante da fl. 572 do Volume SEI nº 1109321 foi encaminhado para o interessado

contendo o nº do AI e que o mesmo está assinado pela Sra. Miriam Ferreira, pessoa que o próprio interessado informa que na data da notificação do Auto de Infração trabalhava na empresa como recepcionista, sendo confirmado, assim, que a intimação foi feita no endereço da empresa. Portanto, tais alegações não merecem acolhimento, na medida em que a notificação do Auto de Infração nº 07865/2011 se deu da maneira prevista nas normas.

141.7. E quanto à alegação de que a Sra. Miriam Ferreira não tinha preparo ou autorização para recebimento de intimação de órgão público e que a intimação é nula por ter sido feita para pessoa que não tinha poderes de representação da empresa, estas não merecem acolhimento, pois as normas citadas não estabelecem a necessidade de que em caso de intimação por via postal, que o documento que comprova o recebimento tenha que ser assinado por pessoa com poderes de representação do interessado. Especificamente quanto à questão de que a referida Sra. não tinha preparo ou autorização para recebimento de intimação de órgão público, esta questão é alheia à ANAC, não cabendo a esta Agência avaliar o nível de preparo de funcionário da empresa para receber documentos, assim como o nível de autorização do mesmo, visto que, para a modalidade em que a intimação foi realizada, não é requerido pelas normas citadas que o recebimento da documentação se dê por pessoa com poderes de representação do interessado.

141.8. No que tange à alegação da Recorrente de que desconhecia o conteúdo, a extensão e a própria existência deste Processo Administrativo e de que somente teve de fato ciência em 13/03/2015, em virtude do recebimento da intimação relativa à Decisão de 1ª instância administrativa, esta não merece prosperar, pois a recorrente não pode alegar que não tinha conhecimento do processo, visto que foi regularmente notificada da lavratura do AI nº 07865/2011, conforme demonstrado no AR da fl. 572 do Volume SEI nº 1109321.

141.9. Quanto à alegação de que a primeira intimação não foi realizada de modo adequado e efetivamente válido, que a mesma restou equivocada, impossibilitando a Autuada de exercer plenamente seu direito de defesa, esta também não merece acolhimento, uma vez que, conforme já demonstrado, a notificação do AI nº 07865/2011 se deu de maneira regular, conforme previsto nas normas da ANAC e restou comprovada no AR da fl. 572 do Volume SEI nº 1109321. Assim sendo, não houve prejuízo ao direito de defesa da empresa interessada, visto que no próprio AI nº 07865/2011 consta que "*O presente Auto de Infração foi lavrado em duas vias sendo a segunda entregue ao interessado. O Autuado ou seu representante legal, devidamente habilitado, poderá apresentar defesa no prazo de 20 (vinte) dias a contar da data do recebimento deste documento. A defesa deverá ser encaminhada ao endereço abaixo*", estando indicado no referido AI o endereço para onde a defesa deveria ser encaminhada. Verifica-se inclusive que a notificação da decisão de primeira instância ocorreu na mesma modalidade, ou seja, por via postal comprovada através de AR da fl. 584 do Volume SEI nº 1109321, e a empresa não alega para esta última notificação de que a mesma não tenha ocorrido de modo adequado.

141.10. No que se refere à alegação de que em relação às pessoas jurídicas, elas são representadas por quem os respectivos estatutos designarem ou, sendo omissos por seus diretores, esclarece-se que esta afirmação não está sendo contestada por esta analista, porém a mesma não se aplica ao caso em questão, que se refere a alegações de nulidade da intimação, visto que, conforme já esclarecido, para este tipo de intimação realizada por via postal não há requisito nas normas citadas de que a correspondência seja entregue diretamente aos representantes legais.

141.11. Quanto às alegações de que a intimação deve recair única e exclusivamente sobre o representante legal da pessoa jurídica, que não se pode falar em intimação por meio de qualquer empregado ou até mesmo terceiro que se encontre na empresa no momento da entrega da correspondência, especialmente porque no caso em comento que envolve potencial sanção, fato que demanda ainda de forma mais especial a intimação da pessoa sobre a qual recairão os efeitos potencialmente sancionadores, argumentando que no caso das pessoas jurídicas demanda a intimação pessoal de seus efetivos representantes legais, considero que estas alegações já foram enfrentadas, pois, conforme já esclarecido, a notificação do interessado a respeito do AI nº 07865/2011 atendeu aos requisitos previstos nas normas. Destaco que de acordo com o definido no inciso I do art. 15 da IN ANAC nº 08/2008 a intimação realizada por via postal não requer que a correspondência seja entregue a representante legal do interessado.

141.12. Quanto à afirmação de que resta evidenciada a nulidade da intimação, esta não merece prosperar, pois, diante do exposto, a notificação do AI nº 07865/2011 foi realizada de maneira válida e regular.

141.13. Ademais, quanto ao requerimento de que em função da nulidade da intimação deve ser dado provimento ao Recurso a fim de anular a Decisão recorrida e ser reaberto o prazo para que possa impugnar o Auto de Infração lavrado, este requerimento não pode ser atendido, em função da intimação do Auto de Infração ter sido regularmente efetuada, não cabendo, assim, a anulação da Decisão de Primeira Instância.

142. Alegação sobre ofensa aos princípios da isonomia processual, da proporcionalidade, do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa.

142.1. Com relação à alegação de que o Auto de Infração teve origem após auditoria realizada entre as datas de 17/05/2011 a 19/05/2011 e que apenas em 22/12/2011 foi lavrado o Auto de Infração, ou seja, mais de 7 meses depois da fiscalização, conforme já enfrentado no item anterior do presente Parecer, não houve qualquer irregularidade no prazo decorrido entre as datas dos atos tidos como infracionais e data de lavratura do Auto de Infração, não havendo contrariedade ao disposto no art. 1º da Lei nº 9.873/1999.

142.2. Quanto à alegação de que enquanto os Auditores da ANAC tiveram mais de 7 meses para analisar e reanalisar toda a documentação colhida durante a auditoria, foram concedidos à Recorrente apenas 10 dias para analisar todo o trabalho realizado, bem como, para buscar em seus arquivos a documentação pertinente, conferi-la e, ainda, desenvolver com um mínimo de articulação as suas razões de defesa, para então poder apresentar o Recurso, juntando a ele todas as provas contrárias às pretensões da ANAC, deve ser considerado que o prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, é estabelecido na Lei nº 9.873/1999, sendo que, conforme já demonstrado, os prazos previstos na Lei de prescrição não foram ultrapassados, portanto, não há qualquer irregularidade no fato de os agentes fiscais terem lavrado o Auto de Infração mais de 7 meses após a data da auditoria. Ademais, quanto à alegação de que foram concedidos à Recorrente apenas 10 dias para a apresentação do recurso, este é o prazo previsto no art. 59 da Lei 9.784/1999, no art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no art. 23 da IN ANAC nº 08/2008, em vigor à época. Portanto, tal alegação não merece acolhimento uma vez que foi cumprido o prazo previsto nas normas em vigor à época para a apresentação do recurso.

142.3. Já quanto à alegação de que os 10 dias foram concedidos à Recorrente apenas depois que já foi proferida decisão de primeira instância, uma vez que o processo corria a sua revelia, sem o seu conhecimento, já que a intimação fora enviada à pessoa incompetente para receber intimações, esta não merece acolhimento, pois conforme já demonstrado no item anterior deste Parecer, não houve irregularidade na notificação do Auto de Infração, ocasião em que foi aberto prazo de 20 dias para defesa do interessado. Assim, não é correto dizer que foi aberto prazo para manifestação do interessado apenas após proferida decisão de primeira instância, tendo sido respeitados os princípios da ampla defesa e do contraditório.

142.4. Com relação à alegação de que entre a lavratura do Auto de Infração (22/12/2011) e a decisão de primeira instância (21/01/2015) decorreram mais de 3 anos, é necessário considerar que entre a lavratura do Auto de Infração e a decisão de primeira instância ocorreu a notificação do interessado a respeito do AI nº 07865/2011 na data de 30/05/2012, sendo este marco válido, apto a interromper a prescrição da ação punitiva, conforme o disposto no inciso I do art. 2º da Lei nº 9.873/1999, apresentado a seguir.

Lei nº 9.873/1999

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

(...)

142.5. Portanto, o processo não restou paralisado por mais de três anos, não havendo qualquer irregularidade no fato de ter decorrido mais de 3 anos entre a data da lavratura do Auto de Infração e a data da decisão de primeira instância, visto que houve marco interruptivo válido entre tais datas.

142.6. Quanto à alegação de que a Superintendência de Aeronavegabilidade teve mais de 3 anos para analisar o Auto de Infração e proferir a Decisão, enquanto a Recorrente teve 10 dias para impugnar a Decisão administrativa e de que não é equilibrada essa situação e de que verifica-se explícita lesão ao Princípio da Isonomia Processual, causada pela desigualdade de condições entre a ANAC e a empresa Autuada, deve ser considerado que, conforme já informado é a Lei nº 9.873/1999 que estabelece o prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e que, conforme também demonstrado, até a ocasião em que foi proferida a decisão de primeira instância os prazos previstos na Lei não foram ultrapassados no processo em tela, portanto, não há irregularidade em relação ao período decorrido para que fosse proferida a decisão de primeira instância. Adicionalmente,

conforme já exposto, o prazo de 10 dias para a apresentação de recurso também está de acordo com o previsto nas normas, não havendo irregularidade quanto ao mesmo. Já quanto à alegação de que a situação em questão não é equilibrada e de que verifica-se lesão ao Princípio da Isonomia Processual, esta relatora não entende que não houve isonomia processual, visto que os prazos previstos nas normas citadas foram cumpridos. Ademais, deve ser considerado que tal princípio tem como sustentação a ideia de que todos são iguais perante a lei, destarte não seria isonômico que o interessado tivesse dilação do prazo recursal, sob o risco de não haver paridade de tratamento entre os entes regulados.

142.7. No que tange às alegações em que o interessado discorre sobre o princípio da proporcionalidade, em que argumenta que se deve aplicar o aludido princípio no presente caso, em função de considerar que houve afronta ao mesmo, tendo em vista que a Autoridade teve mais de 7 meses para lavrar o Auto de Infração e mais de 3 anos para proferir a Decisão de primeira instância, enquanto a Recorrente só dispôs de exíguos 10 dias para proceder à verificação de todos os seus documentos contábeis, a fim de manejar o competente recurso, notadamente porque não teve ciência do Auto de Infração em 2011, dado que a intimação ocorreu em pessoa incompetente para tanto, quanto a estas alegações deve ser considerado que com relação ao lapso temporal decorrido para a lavratura do Auto de Infração e para que fosse proferida a decisão de primeira instância, conforme já enfrentado neste Parecer, não houve qualquer irregularidade, visto que não foram ultrapassados os prazos de prescrição previstos na Lei nº 9.873/1999. Quanto ao prazo de 10 dias para a apresentação do recurso, conforme também já demonstrado, não há irregularidade, visto que é o prazo previsto nas normas. E quanto à alegação de que não teve ciência do Auto de Infração, dado que a intimação ocorreu em pessoa incompetente para tanto, esta alegação também já foi enfrentada neste Parecer e foi demonstrado que a notificação do AI nº 07865/2011 foi regularmente efetuada. Destarte, as argumentações apresentadas para sustentar que houve afronta ao Princípio da Proporcionalidade não merecem acolhimento.

142.8. Com relação à alegação de que deveria ter a Recorrente um prazo consideravelmente maior para apresentar seu recurso, a fim de que fossem prestigiados e não ofendidos os Princípios Constitucionais do Devido Processo Legal, bem como da Ampla Defesa e do Contraditório, esculpidos no art. 5º, incisos LIV e LV da Carta Maior, não vislumbro que os aludidos princípios tenham sido ofendidos, uma vez que, conforme já demonstrado, o prazo de Recurso previsto nas normas foi devidamente concedido ao interessado.

142.9. Quanto à alegação de que a garantia contida no art. 5º, incisos LIV e LV da Constituição Federal de 1988, está sendo preterida pela reles previsão normativa infralegal, deve se ter em conta que além de estar previsto no art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no art. 23 da IN ANAC nº 08/2008, em vigor à época, tal prazo está previsto ainda no art. 59 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir, sendo esta a lei que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Portanto, tal argumentação não merece prosperar, já que o prazo aludido está previsto em lei e não apenas em previsão normativa infralegal, conforme informado pela recorrente.

Lei nº 9.784/1999

Art. 59. Salvo disposição legal específica, é de dez dias o prazo para interposição de recurso administrativo, contado a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida.

142.10. Com relação às alegações de que a Autoridade praticou ato administrativo inadequado para obtenção do fim em tese pretendido, excessivamente gravoso à Recorrente e nitidamente desproporcional e ato restritor do amplo direito de defesa, e, por isso mesmo, absolutamente inadequado para se dizer o mínimo e que assim não deveria ter sido praticado, considero que estas alegações não merecem prosperar, uma vez que, até o momento, não foram apontadas vícios insanáveis nos atos da administração constantes do presente processo, que tenham acarretado em restrição ao direito de ampla defesa, visto que as normas previstas para a garantia da ampla defesa e do contraditório foram seguidas no caso em tela.

142.11. No que tange às alegações de que em se tratando de normas jurídicas de finalidade administrativa-regulatória, que afrontam o bem jurídico protegido pelo direito ao devido processo legal, a aplicação do dever de proporcionalidade resulta no reconhecimento da inaplicabilidade da norma processual administrativa que atribui apenas 10 dias para apresentação de um recurso e de que a imposição de tal prazo para recurso mostra-se claramente prejudicial e inibitória ao adequado exercício da garantia constitucional do administrado de defender-se das imputações consignadas no Auto de Infração e de que deveria ter sido concedido um prazo maior para que a Recorrente pudesse se defender adequadamente, considero que estas alegações não merecem prosperar, em função do que já foi exposto, de que o prazo de recurso concedido, sendo este de 10 dias, é o previsto no art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no art. 23 da IN ANAC nº 08/2008, em vigor à época, e de que tal prazo está fixado ainda no art. 59 da Lei nº 9.784/1999, não havendo assim o que se falar em prejuízo ao exercício do administrado de se defender adequadamente.

142.12. Já com relação à alegação de que os agentes fiscais sabendo da complexidade da Autuação poderiam e deveriam conceder prazo suplementar já no momento da lavratura do Auto de Infração ou quando a decisão de 1ª instância foi proferida e de que uma vez que a Autoridade não observou tal dever resta nítido o cerceamento de defesa sofrido, de modo a resultar na nulidade da Decisão recorrida, verifica-se que no AI nº 07865/2011 consta explicitamente que o prazo de defesa era de 20 dias a contar da data de recebimento do documento, prazo este que está de acordo com o previsto no art. 12 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do art. 17 da IN nº 08/2008. Ademais, no inciso III do art. 3º da Lei nº 9.784/1999 está previsto que o administrado tem o direito de formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente, entretanto, no presente caso, o interessado não exerceu seu direito de defesa antes de ser proferida a decisão de primeira instância, em que pese ter sido regularmente notificado do Auto de Infração, conforme já demonstrado. Diante do exposto, tal alegação também não merece acolhimento, e não vislumbro que possa ter ocorrido cerceamento de defesa do interessado.

142.13. Com relação à alegação de que é necessário que o julgador do recurso ao invés de unicamente aplicar cegamente as normas que estão sendo invocadas pelo órgão regulador, por meio de mero exercício de lógica formal, observando a subsunção dos fatos à norma, analise o caso concreto e busque, com base na observância do Princípio da Proporcionalidade, a máxima efetivação dos princípios consagrados na Constituição, não temendo decidir *contra legem*, mas *pro picipium*, deve ser considerado o disposto no art. 37 da Constituição Federal:

Constituição Federal

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de **legalidade**, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

(...)

(grifo meu)

142.14. Segue o disposto no art. 26 da Lei nº 11.182/2005, que cria a ANAC e dá outras providências:

Lei nº 11.182/2005

Art. 26. O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da **legalidade**, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

(grifo meu)

142.15. Segue ainda o disposto no inciso I do parágrafo único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999:

Lei nº 9.784/1999

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

I - atuação conforme a lei e o Direito;

(...)

142.16. De acordo com os dispositivos citados, a administração pública deve obedecer aos princípios da legalidade e atuar conforme a Lei, assim, não deve prosperar a alegação em relação ao julgador decidir contra o disposto na legislação.

142.17. E com relação à alegação de que urge preservar o direito fundamental envolvido, qual seja, a garantia da Isonomia Processual, do Devido Processo Legal, do Contraditório e da Ampla Defesa, aplicando-se a regra da proporcionalidade, pois não estando as normas processuais regentes da espécie, as quais sequer lei em sentido estrito são, não estando tais normas em consonância com os princípios supra referidos, até porque não estão em lei federal, como deveria ser, mas sim em mera Resolução, e de que faz-se necessário que esta norma regulatória infralegal seja relegada a um segundo plano, a fim de que, concretizando-se os preceitos constitucionais, seja reconhecido que o prazo concedido de míseros 10 (dez) dias para a apresentação de Recurso é totalmente insuficiente, anulando-se, deste modo, a Decisão ora guereada, deve ser considerado que julgo que esta alegação não merece acolhimento, pois conforme já demonstrado o prazo de 10 dias para apresentação do recurso está disposto também no art. 59 da Lei nº 9.784/1999 e não apenas em normas infralegais.

142.18. Portanto, diante de todo o exposto, considero que não deve ser deferido o pedido de designação de prazo suplementar de 30 dias para reelaboração de argumentos, ampliação de defesa e juntada de mais documentos.

143. **Alegações referentes à convalidação do Auto de Infração**

143.1. A respeito da convalidação do Auto de Infração, alega que à época da lavratura do Auto estava em vigor a Instrução Normativa (IN) nº 08/2008/ANAC. Cita o art. 6º da referida IN, destacando o inciso IV do mesmo. Informa que também se achava vigente a Resolução nº 25/2008/ANAC, citando o inciso II do art. 8º da referida Resolução. Considera que a importância de tais encargos foi reforçada pelo art. 5º da mesma Resolução. Afirma que quesitos como "data, local/hora da ocorrência e número do voo" são tidos como "obrigatórios" pela própria ANAC, ou seja, são de fato elementos essenciais para a validade do ato administrativo. Afirma que à luz do que preceituava o art. 7º, § 1º da Instrução Normativa nº 08/2008/ANAC, os itens que agora são objeto da "convalidação" não eram tidos como "vícios formais" (e, portanto, aptos a correções posteriores), eis que foram omitidos (e não digitados de forma equivocada), destacando o previsto no inciso VI do §1º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008. Acrescenta que a Resolução nº 472/2018/ANAC não parece alterar este panorama, já que ao tratar do tema "convalidação" faz referência a "vícios processuais meramente formais" (art. 19) – o que não se encaixa no caso em tela.

143.2. Quanto a estas alegações do interessado, cabe analisar os normativos citados. Assim, segue o que era previsto no item citados da IN ANAC nº 08/2008, em vigor à época.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;

(...)

143.3. Analisando o estabelecido no inciso IV do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008, verifica-se que era necessário o Auto de Infração conter a descrição objetiva do fato, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso. No presente caso, é possível constatar que o AI nº 07865/2011 apresenta a descrição objetiva dos fatos, na medida em que descreve claramente o que motivou a realização de operações irregulares com a aeronave PT-HKX. Entretanto, inicialmente, o mencionado AI não apresenta as informações relativas à data, local e hora das operações irregulares. Contudo, tal vício foi sanado na ocasião em que foi realizada a convalidação do AI nº 07865/2011 passando a constar do mesmo tais informações.

143.4. O interessado cita, ainda, o inciso II do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

II - descrição objetiva da infração;

(...)

143.5. Com relação à menção ao inciso II do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, que estabelece a necessidade do AI conter a descrição objetiva da infração, é possível constatar que o AI nº 07865/2011 atende ao requerido em tal dispositivo da norma, pois o AI descreve a infração de maneira objetiva informando a operação irregular da aeronave PT-HKX devido à não incorporação da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2.

143.6. Segue o estabelecido no art. 5º da Resolução ANAC nº 25/2008, mencionado pelo interessado.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

143.7. Verifica-se que o art. 5º da Resolução ANAC nº 25/2008 estabelece obrigatoriedade do atendimento dos requisitos previstos no art. 8º da mesma Resolução. Entretanto, não foi identificado o não cumprimento dos referidos requisitos.

143.8. Quanto à alegação de que as informações de data, local/hora da ocorrência e número de voo, se aplicável, são elementos essenciais, não se discute isto, tanto é que foi efetuada a convalidação do AI nº 07865/2011 de forma que as informações necessárias passassem a constar do mesmo.

143.9. Cabe observar o previsto no §1º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008, mencionado pelo interessado.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, **dentre outros**:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II - inexistência no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave;

V - erro na digitação do endereço do autuado;

VI - erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

(grifo meu)

(...)

143.10. Analisando o estabelecido no §1º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008, verifica-se que o mesmo apresenta um rol de vícios considerados formais e passíveis de convalidação, entretanto, tal dispositivo não é exaustivo, em função de apresentar o termo "dentre outros". Portanto, a norma previa que outros vícios poderiam ser considerados como vícios formais, sendo assim, passíveis de convalidação. Portanto, no que tange à alegação do interessado de que os itens que agora são objeto da convalidação não eram tidos como vícios formais, eis que foram omitidos (e não digitados de forma equivocada), destacando o previsto no inciso VI do §1º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008, esta deve ser afastada, pois, conforme foi demonstrado, a norma citava a previsão de erro de digitação de local, data ou hora de ocorrência dos fatos como vício formal, mas também existia a previsão de que outros vícios também pudessem ser classificados desta forma.

143.11. Quanto à alegação de que a Resolução nº 472/2018/ANAC não parece alterar este panorama, já que ao tratar do tema convalidação faz referência a vícios processuais meramente formais (art. 19) – o que considera não se encaixa no caso em tela, deve ser analisado o que dispõe o referido art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

143.12. Da análise do previsto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 é possível verificar que os vícios processuais meramente formais são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, com indicação do vício e da respectiva correção. Além disso, o §1º do referido artigo estabelece a necessidade concessão de prazo para manifestação do interessado no caso de convalidação de vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do interessado. Enquanto que o §2º estabelece que em caso de convalidação de vícios que não tenha potencial para prejudicar o direito de defesa do interessado não será concedido o referido prazo.

143.13. No presente caso, a convalidação efetuada em sede de segunda instância foi realizada de acordo com o previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, tendo sido concedido prazo de 10 dias para manifestação do interessado, visto que o processo já se encontrava em fase recursal.

143.14. Assim, ainda com relação à alegação de que o art. 19 da resolução ANAC nº 472/2018 faz referência a vícios meramente formais e que isto não se encaixa no caso em tela, considero que tal alegação deve ser afastada, pois quanto à convalidação efetuada para passar a constar as informações de data, local de operação (De - Para) e horário referentes às 610 operações irregulares da aeronave PT-HKX informadas no AI nº 07865/2011, não vislumbro que o mesmo não seja um vício meramente formal do AI nº 07865/2011, em virtude de que, no presente caso, a convalidação foi efetuada com objetivo de atender aos requisitos formais de validade do Auto de Infração, que estavam em vigor na ocasião de lavratura do mesmo, destacando-se que a não listagem de todas as informações de data, local e horário

não trouxe prejuízo concreto ao interessado. Da análise do AI nº 07865/2011 é possível verificar que o mesmo informa o número de operações consideradas irregulares para a aeronave PT-HKX, sendo que não houve alteração/aumento do número de operações irregulares por meio de convalidação. Além disso, o AI descreve que o número de operações irregulares foi obtido a partir dos registros de diário de bordo, sendo que o autuado era o operador da aeronave, tendo, portanto, o mesmo a posse/acesso de tais documentos. Adicionalmente, as páginas de diário de bordo da aeronave PT-HKX que embasaram as análises da fiscalização constam dos autos, sendo possibilitado ao interessado o obtenção de vistas do mesmo, de forma que o mesmo sendo diligente pode confrontar as informações referentes ao número de operações realizadas com a aeronave. Ademais, o AI nº 07865/2011 explicita o período no qual as operações foram consideradas irregulares, sendo este entre a data de efetividade da diretriz e a da ocorrência, sendo informado no próprio AI que a data de efetividade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 é 09/12/2009, com prazo de 10 dias para cumprimento da ação requerida, constando também no campo de data da ocorrência do AI a informação de 18/05/2011, sendo que quando efetuada a convalidação do AI as datas citadas são referentes ao período de 20/12/2009 de 25/03/2011, estando, assim, no período informado no AI nº 07865/2011. Destarte, o AI nº 07865/2011 permite a delimitação e identificação dos fatos.

143.15. Acrescenta-se que com relação à convalidação em que foi modificado o enquadramento do Auto de Infração também foi respeitado o direito do interessado, visto que também foi cumprido o estabelecido no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

143.16. Quanto à alegação de que os elementos "data, local/hora da ocorrência e número do voo" são tidos como essenciais, conforme já demonstrado os mesmos são informações que precisam constar do Auto de Infração e por esta razão foi efetuada a convalidação do mesmo.

143.17. Com relação à informação de que isto importou em efeitos deletérios a ampla defesa e ao contraditório, pondero em xeque as próprias razões de ser da dialética processual, caso contrário a Recorrente não teria sido instada a se manifestar, não vislumbro que tenham sido feridos os direitos do interessado, no que tange à ampla defesa e ao contraditório, visto que, conforme exposto, o AI permite a identificação dos fatos por meio das informações constantes do mesmo. Além disso, o fato de ter sido concedido prazo para manifestação do interessado após a convalidação do Auto de Infração demonstra que buscou-se justamente preservar o direito de defesa do interessado, além de cumprir a previsão estabelecida no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Desta forma, não cabe alegar que a concessão de prazo para manifestação é o que demonstra a ocorrência de prejuízo ao interessado, visto que o processo ocorreu conforme previsto nas normas. Diante do exposto, não entendo que caiba a anulação do Auto de Infração.

143.18. O interessado acrescenta que a questão é de grande relevância e já foi analisada pela Agência. Cita trecho do Parecer nº 1365/2018/ASJIN (processo nº 00065.054337/2013-13), oportunidade em que informa que a própria ANAC reconhece que vícios como os que aqui se discute não são passíveis de convalidação. No mesmo sentido cita o Parecer nº 470(SEI)/2017/ASJIN (processo nº 60800.013144/2010-12). Informa que nestes casos utilizados como paradigma, foi considerada a necessidade de se anular o auto de infração por falta de elementos essenciais e isto foi reconhecido nas Decisões Monocráticas de 2ª Instância nº 1455/2018 e 593/2017. Argumenta que a linha de precedentes apresentados revela que a Agência já percebeu que a supressão de elementos essenciais de um auto de infração não pode ser tolerada, eis que incompatível com a normativa por ela mesmo criada.

143.19. Quanto à menção ao processo 00065.054337/2013-13, cumpre destacar que com relação ao Auto de Infração que inaugurou o referido processo, na ocasião foi julgado que o vício identificado comprometeu a descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, não sendo passível, naquele caso, de convalidação, em virtude de ter sido constatado que o Auto de Infração informava informações equivocadas sobre o local e a data da infração, que naquele processo prejudicou o direito de defesa do autuado. Ademais, no referido processo tais informações eram de suma importância por se tratar de realização de pouso e decolagem em local não homologado, sendo assim necessária a correta identificação do local de operação. Quanto ao presente processo esta situação não ocorre, visto que o AI nº 07865/2011 não apresenta informações equivocadas sobre o ato constitutivo da infração, que é referente às operações irregulares realizadas com a aeronave PT-HKX em função do não cumprimento da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2. Além disso, conforme já exposto, o AI apresenta informações que permitem ao interessado a identificação dos fatos, na medida em que delimita os mesmos, citando o período, a aeronave envolvida, o número de operações consideradas irregulares, a diretriz de aeronavegabilidade descumprida, descrevendo a ocasião em que a situação foi constatada, ou seja, permitindo ao autuado o conhecimento dos fatos. Neste sentido, comparando-se o AI nº 07865/2011 com o do processo tido como paradigma pelo interessado, é possível constatar que o AI nº 07865/2011 é muito mais robusto e consistente, na medida que traz informações sólidas para descrever a infração. Ressalva-se que, de fato, inicialmente, o AI não dispunha de todas as informações referentes a local, data e hora de cada uma das 610 operações tidas como irregulares, vício que foi saneado através do ato de convalidação executado, tendo sido, inclusive, concedido prazo para manifestação do interessado a respeito da convalidação, cumprindo o previsto no normativo aplicável. Além disso, a falta de tais informações não prejudicaram a identificação dos fatos pelo interessado, visto que tais informações constavam do diário de bordo da aeronave, documento a qual o interessado dispõe de acesso e que foi referenciado no texto do AI.

143.20. Já com relação ao processo 60800.013144/2010-12, o mesmo não apresenta correspondência com o presente caso, visto que o vício constatado na ocasião não se refere à falta das informações de data, local e hora da infração, mas sim é referente à ausência de local, data e hora da lavratura do Auto de Infração, sendo que no AI nº 07865/2011 constam tais informações referentes à ocasião de lavratura do mesmo. Além disso, cabe informar que esta analista avalia que a falta de informações de local, data e hora da lavratura de Auto de Infração pode sim ser considerado um vício formal.

143.21. O interessado argumenta que inexistente coerência num Direito que se expressa mediante decisões que tratam de casos iguais de maneira desigual. Informa que na última década com a afirmação do dever estatal de tutela dos direitos fundamentais, considera que fez-se claro, por exemplo, que o direito à segurança jurídica deve, necessariamente, ser tutelado pelo Estado. Considera, ainda, que os Colegiados Recursais da ANAC, enquanto incumbidos de uniformizar a interpretação das normativas pertinentes à alçada da aviação civil, devem se posicionar e obstar decisões discrepantes sobre uma mesma questão, de tal sorte que sejam constituídos precedentes obrigatórios. Afirma que tendo a ASJIN fixado o posicionamento de não admitir a omissão de elementos essenciais no auto de infração, sendo nulo aquele que assim for criado, não pode em outros momentos (quando, por exemplo, o valor da multa for elevado) se manifestar de modo diverso. Caso contrário, tornar-se-ia inviável a previsibilidade e a racionalização de seus julgados. Contudo, tais alegações devem ser afastadas em função de ter sido demonstrado que os casos citados não se coadunam com o presente caso.

143.22. Aduz que havendo sido produzido um ato em desconformidade com a normativa posta, tem-se por inadmissível sua convalidação (especialmente para corrigir seu objeto), sendo a anulação do Auto de Infração 7865/2011 medida que se impõe. Entretanto, considerando tudo que foi exposto, não é inadmissível a convalidação do AI nº 07865/2011, em virtude de a descrição objetiva dos fatos constitutivos das possíveis infrações não ter restado prejudicada, ressaltando-se mais uma vez que o direito do interessado de se manifestar foi observado.

144. Pedido de sustentação oral

144.1. Quanto ao pedido (SEI nº 3246399) em que manifesta interesse em realizar sustentação oral em sessão presencial da ASJIN (Brasília/DF), deve ser observado o estabelecido no inciso I do art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 42. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente:

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo;

(...)

144.2. No presente caso a decisão de primeira instância aplicou a pena de multa de R\$ 10.000,00 para cada uma das 610 operações realizadas com a aeronave PT-HKX, totalizando o valor de R\$6.100.000,00. Portanto, tendo em conta o disposto no inciso I do art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, o valor da multa por infração aplicada em sede de primeira instância e a orientação da ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância) de que deve ser prolatada decisão monocrática quando a decisão de primeira instância aplicou somente a pena de multa em valor igual ou inferior a R\$10.000,00 por infração, não cabe o julgamento do presente processo em sessão de julgamento, ocasião em que é prevista a realização de sustentação oral, conforme referenciado no Instrução Normativa (IN) ANAC nº 135/2019. Desta forma, não é possível atender ao requerimento do interessado.

145. **Regularidade Processual**

145.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 30/05/2012, conforme demonstrado em AR (fl. 572 do Volume SEI nº 1109321), porém não consta defesa. O interessado foi, ainda, notificado da decisão de primeira instância em 13/03/2015, conforme demonstrado em AR (fl. 584 do Volume SEI nº 1109321), apresentou Recurso (fls. 604/700 do Volume SEI nº 1109407 e fls.701/712 do Volume SEI nº 1109432), que foi recebido em 25/03/2015.

145.2. O setor de segunda instância administrativa em Decisão de 28/11/2017 (SEI nº 1229708 e 1272856) converteu em diligência o processo para obter mais informações junto à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR). O setor de primeira instância apresentou resposta para diligência em 08/12/2017 (SEI nº 1334534).

145.3. Após análise da manifestação do setor de primeira instância a respeito da diligência, o setor de segunda instância considerou que as respostas apresentadas não foram suficientes para sanar por completo as incertezas identificadas no processo (SEI nº 1495242 e SEI nº 1504123). Assim, na data de 06/02/2018 foi realizada nova diligência pelo setor de segunda instância. No Despacho SEI nº 2590862, de 11/01/2019, são apresentados esclarecimentos a respeito da diligência.

146. Em 02/04/2019, o processo foi novamente atribuído a esta servidora, tendo sido verificado que não foi promovida a intimação do autuado com relação aos documentos juntados ao processo devido à diligência. O art. 40 da Resolução ANAC nº 472/2018 dispõe o seguinte:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 40. A autoridade competente para decidir o processo poderá, em momento anterior à decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução, com vistas à elucidação da matéria objeto de apuração.

Parágrafo único. Se, em desconformidade das diligências efetuadas, forem acrescentados novos elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar a decisão administrativa, o autuado será intimado para, no prazo de 10 (dez) dias, se manifestar sobre a documentação juntada.

147. O interessado apresentou manifestação complementar ao recurso em 26/04/2019.

148. Posteriormente, o interessado foi notificado, em 04/06/2019, a respeito da convalidação do Auto de Infração, da possibilidade de ocorrer gravame a sua situação, de novos elementos juntados aos autos em função das diligências realizadas e da abertura de prazo ao recorrente para alegações. O interessado apresentou nova manifestação, que foi recebida em 14/06/2019.

149. O interessado apresentou, ainda, pedido de sustentação oral que foi recebido em 16/07/2019.

150. Diante do exposto, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

MÉRITO

151. **Fundamentação da matéria:** operação de aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade.

151.1. O AI nº 07865/2011 apresenta a capitulação, após convalidação, para os 570 atos tidos como infracionais, relativos ao período de 20/12/2009 até 01/03/2011, na alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA 39; e para os 40 atos tidos como infracionais, relativos ao período de 02/03/2011 até 25/03/2011, na alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

151.2. Segue o que consta na alínea "e" do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA):

CBA

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

(...)

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

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

(...)

151.3. Segue o que era previsto nos itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA 39:

RBHA 39

39.3 - GERAL

(a) Exceto como previsto em (b), ninguém pode operar um produto, ao qual se aplica uma diretriz de aeronavegabilidade, a não ser em conformidade com os requisitos estabelecidos pela referida diretriz.

(...)

39.15 - PROCESSAMENTO DAS INFORMAÇÕES RECEBIDAS

(...)

b) As informações recebidas de acordo com o parágrafo 39.13(c)(2) deste regulamento serão:

(...)

(2) No caso de instruções mandatórias similares a DA ("Airworthiness Directive", "Consigne de Navegabilidade", "Service Bulletin Mandatory" etc), será considerada, para efeito deste regulamento, DA brasileira. Para efeito deste parágrafo, deverão ser utilizadas as instruções mandatórias da autoridade aeronáutica do país da organização responsável pela aeronavegabilidade continuada do produto.

151.4. Segue, ainda, o que consta nos itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC 39:

RBAC 39

39.3-I Produtos importados

No contexto deste regulamento, consideram-se produtos importados aquelas aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos para os quais a Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto não seja a ANAC.

39.5-I Diretriz de Aeronavegabilidade emitida por Autoridade de Aviação Civil estrangeira

Para os efeitos deste regulamento, a ANAC considera a Diretriz de Aeronavegabilidade, ou documento equivalente, emitido por Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto, como uma Diretriz de Aeronavegabilidade emitida pela própria ANAC. Caso a ANAC emita Diretriz de Aeronavegabilidade que apresente conflito com Diretriz de Aeronavegabilidade estrangeira, prevalecerão os requisitos da Diretriz de Aeronavegabilidade emitida pela ANAC.

39.7 Efeitos legais decorrentes do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade

Qualquer pessoa que opere um produto que não cumpre com os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade está infringindo o disposto nesta seção e estará sujeita a multa, suspensão ou cassação do certificado de aeronavegabilidade de sua aeronave, entre outras penalidades cabíveis.

39.9 Consequência de reiteradamente operar uma aeronave ou utilizar um produto que não cumpre uma Diretriz de Aeronavegabilidade

Se os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade não forem cumpridos, a seção 39.7 será infringida a cada vez que a aeronave é operada ou o produto é utilizado.

151.5. Considerando o exposto, verifica-se a subsunção dos 570 atos tidos como infracionais, relativos ao período de 20/12/2009 até 01/03/2011, ao previsto na alínea "e" do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA 39. Assim como, verifica-se a subsunção dos 40 atos tidos como infracionais, relativos ao período de 02/03/2011 até 25/03/2011, ao previsto na alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

151.6. A tabela a seguir apresenta a capitulação para cada um dos atos tidos como infracionais de acordo com as normas vigentes à época dos fatos.

| Operações irregulares da aeronave | | Nº da página | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------------|--------------|--|--|--|---------|---------|---------|---------|--|
| | Nº do Diário de | | | | | Horário | Horário | Horário | Horário | |

152. Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa

152.1. Alegação de nulidade absoluta em razão da ausência de fundamentação legal - princípio da legalidade

152.1.1. Em sede recursal o interessado alega a nulidade absoluta da autuação em razão da ausência de fundamentação legal, discorrendo sobre o princípio da legalidade, ainda como questão preliminar, entretanto, por entender que as alegações apresentadas também atingem ao mérito do presente processo, tais alegações serão enfrentadas neste ponto do presente Parecer.

152.1.2. Com relação às alegações de que uma das modalidades de norma técnica que a ANAC pode expedir é a Diretriz de Aeronavegabilidade e que esta é conceituada como sendo documento emitido ou adotado pela ANAC que contém orientações e ações de segurança operacional a serem executadas em um produto aeronáutico com o objetivo de restaurar ou aprimorar o nível de segurança operacional, quando evidências demonstram que o nível aceitável possa ser melhorado ou possa estar comprometido e de que em alguns casos, as determinações constantes na DA, apesar de sua enorme importância, se referem mais a ajustes e readaptações a fim de acompanhar o avanço tecnológico, do que a ações que se relacionem a algum risco iminente aos passageiros, deve ser considerado o que constava no RBHA 39 e o que consta no RBAC 39 a respeito de diretrizes de aeronavegabilidade.

152.1.3. Segue o que era previsto no RBHA 39 a este respeito.

RBHA 39
(...)
39.1 - APLICABILIDADE
Este regulamento estabelece diretrizes de aeronavegabilidade (DA) aplicáveis a aeronaves, motores, hélices e dispositivos (referidos neste regulamento como "produtos") quando:
(a) Existir uma condição insegura em um produto; e
(b) Essa condição tiver probabilidade de existir ou de se desenvolver em outros produtos do mesmo projeto de tipo.
39.3 - GERAL
(a) Exceto como previsto em (b), ninguém pode operar um produto, ao qual se aplica uma diretriz de aeronavegabilidade, a não ser em conformidade com os requisitos estabelecidos pela referida diretriz.
(b) O órgão central do Sistema de Segurança de Voo (SEGVÓO) poderá aprovar procedimentos alternativos para cumprimento de uma DA se esses procedimentos demonstrarem níveis equivalentes de segurança aos requisitos daquela DA.
(...)
39.11 - APLICABILIDADE
Esta subparte:
(a) Identifica aqueles produtos em relação aos quais o Sistema de Segurança de Voo (SEGVÓO):
(1) Encontrou condições inseguras como descrito em 39.1; ou
(2) Foi notificado de ações corretivas decorrentes de condições inseguras como descrito em 39.1; e
(b) Estabelece, como apropriado, inspeções, condições e limitações sob as quais esses produtos podem continuar a ser operados.
39.13 - IDENTIFICAÇÃO DE PRODUTOS
(a) A identificação de produtos que apresentam condições inseguras nos termos da seção 39.1 pode ser feita por um operador, uma oficina, um fabricante ou uma autoridade aeronáutica, brasileira ou estrangeira.
(...)
39.15 - PROCESSAMENTO DAS INFORMAÇÕES RECEBIDAS
(...)
(b) As informações recebidas de acordo com o parágrafo 39.13(c)(2) deste regulamento serão:
(...)
(2) No caso de instruções mandatórias similares a DA ("Airworthiness Directive", "Consigne de Navigabilité", "Service Bulletin Mandatory" etc), será considerada, para efeito deste regulamento, DA brasileira. Para efeito deste parágrafo, deverão ser utilizadas as instruções mandatórias da autoridade aeronáutica do país da organização responsável pela aeronavegabilidade continuada do produto.
39.17 - EMISSÃO DE DIRETRIZ DE AERONAVEGABILIDADE
(a) Elaboração e proposta de DA. Qualquer órgão do Sistema de Segurança de Voo (SEGVÓO) pode elaborar e propor uma DA ao órgão central, devendo sempre que praticável ser envolvido o fabricante do produto ou serem usadas informações provenientes do mesmo.
(b) Aprovação e emissão. Cabe ao órgão central do SEGVÓO aprovar e emitir as DA, assim como informar às autoridades aeronáuticas estrangeiras envolvidas da existência da DA. A DA deve ser emitida pelo meio de comunicação mais expedito praticável.
(c) O órgão executivo técnico do SEGVÓO, visando agilizar os procedimentos para emissão de DA, poderá, por delegação, executar as atividades previstas no parágrafo (b) desta seção para as aeronaves fabricadas no País com certificado de homologação de tipo brasileiro, devendo manter o órgão central do SEGVÓO permanentemente informado de todas as informações recebidas de acordo com a seção 39.13 e de todos os estudos e/ou soluções em curso.
(d) Uma DA pode incorporar, fisicamente ou por referência, instruções emitidas pelo fabricante do produto afetado.
(...)

152.1.4. Segue também o estabelecido no RBAC 39.

RBAC 39
(...)
39.3 Definição de Diretriz de Aeronavegabilidade
Diretrizes de Aeronavegabilidade da ANAC são prescrições que se aplicam aos seguintes produtos: aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos.
39.3-I Produtos importados
No contexto deste regulamento, consideram-se produtos importados aquelas aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos para os quais a Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto não seja a ANAC.
39.5 Condições para que a ANAC emita uma Diretriz de Aeronavegabilidade
A ANAC emitirá uma Diretriz de Aeronavegabilidade para um produto quando a própria ANAC constatar que:
(a) exista uma condição insegura nesse produto; e
(b) seja provável que essa condição insegura exista ou se manifeste em outros produtos que tenham o mesmo projeto de tipo.
39.5-I Diretriz de Aeronavegabilidade emitida por Autoridade de Aviação Civil estrangeira
Para os efeitos deste regulamento, a ANAC considera a Diretriz de Aeronavegabilidade, ou documento equivalente, emitido por Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto, como uma Diretriz de Aeronavegabilidade emitida pela própria ANAC. Caso a ANAC emita Diretriz de Aeronavegabilidade que apresente conflito com Diretriz de Aeronavegabilidade estrangeira, prevalecerão os requisitos da Diretriz de Aeronavegabilidade emitida pela ANAC.
(...)
39.11 Ações exigidas por uma Diretriz de Aeronavegabilidade
Diretrizes de Aeronavegabilidade especificam inspeções e/ou modificações que devem ser feitas, condições e/ou limitações que devem ser observadas e quaisquer outras ações necessárias para resolver uma condição insegura.
39.13-I Objetivo de uma Diretriz de Aeronavegabilidade
Diretriz de Aeronavegabilidade é o documento emitido ou adotado pela ANAC que contém ações de segurança operacional a serem executadas em um produto aeronáutico com o objetivo de restaurar o nível aceitável de segurança operacional, quando evidências demonstram que este nível aceitável possa estar comprometido.
(...)

39.27 Prescrições de uma Diretriz de Aeronavegabilidade e documentação de serviço do fabricante

É possível que uma Diretriz de Aeronavegabilidade incorpore por referência, no todo ou parcialmente, documentos de serviço do fabricante. Nesses casos, as partes referenciadas desses documentos de serviço tomam-se parte da Diretriz de Aeronavegabilidade. Em algumas situações, quando a ANAC julgar que as orientações contidas nos documentos de serviço são ineficazes para preservar a segurança das operações, tais orientações poderão ser modificadas pela Diretriz de Aeronavegabilidade. Caso se apresente algum conflito entre os documentos de serviço e a Diretriz de Aeronavegabilidade, devem prevalecer os requisitos da Diretriz de Aeronavegabilidade.

152.1.5. Tendo em conta o disposto no RBHA 39 e RBAC 39 a respeito de diretrizes de aeronavegabilidade, não pode prosperar a alegação de que as determinações constantes de uma Diretriz de Aeronavegabilidade se referem mais a ajustes e readequações a fim de acompanhar o avanço tecnológico do que a ações que se relacionem a algum risco iminente aos passageiros, isto porque de acordo com o previsto na seção 39.1 do RBHA 39 e na seção 39.5 do RBAC 39 a ANAC emite uma diretriz quando constata que existe uma condição insegura no produto e quando é provável que essa condição insegura exista ou se manifeste em outros produtos do mesmo projeto de tipo. Assim, não é adequada a alegação de que a diretriz de aeronavegabilidade é emitida para acompanhar avanços tecnológicos, pois a mesma é emitida por questões de segurança. Ademais, de acordo com o item 39.15(b)(2) do RBHA 39 e com a seção 39.5-I do RBAC 39 uma diretriz emitida por Autoridade de Aviação Civil do estado de projeto do produto é considerada pela ANAC como Diretriz de Aeronavegabilidade emitida pela própria ANAC.

152.1.6. No que tange à alegação de que a Recorrente foi autuada e penalizada de forma desproporcional, exorbitante e desmedida com fulcro no art. 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, por supostamente ter operado aeronave sem a devida incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade nº CF-2007-13R2, esta não merece acolhimento, pois a penalidade foi imposta de acordo com o número de operações da aeronave PT-HKX sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade que foram identificadas pela fiscalização, conforme descrito no AI nº 07865/2011, configurando a realização de 610 possíveis infrações.

152.1.7. Com relação às alegações de que a despeito da conduta genérica estar prevista em lei *stricto sensu*, os demais aspectos imprescindíveis para aplicação da norma sancionadora estão inadequada e ilegalmente previstos em normas infralegais, ou seja, os pontos relativos à dosimetria da pena e a determinação do seu valor estão fundamentados na Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008 e na Resolução ANAC nº 25/2008 e que isto é absolutamente inconstitucional e plenamente ilegal, portanto, inválido, neste ponto, cabe ressaltar que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC. Cumpre observar que entender que a norma que impõe a conduta não poderia ser veiculada por meio de Resolução seria afastar o poder regulador dessa Agência, atribuído à ANAC nos termos da Lei nº 11.182/2005, que criou essa Autarquia. Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil, restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal, cujos incisos X, XVI, XXXV preconizam que:

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 infraestrutura 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;

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

152.1.8. De acordo com o aludido dispositivo, compete à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos aeronáuticos, além de fiscalizar as aeronaves civis e serviços de manutenção com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo, competindo-lhe consequentemente editar normas que regem o setor e zelar pelo seu devido atendimento. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade. Assim, faz-se evidente o fato de o poder normativo conferido à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC permitir-lhe tanto a edição de normas que criam obrigações e deveres para os administrados, como os sujeitem à imposição de sanções na hipótese de seu descumprimento, sob pena de, ao não se admitir a previsão de penalização em legislação complementar editada pela autarquia federal, restar tolhida a sua capacidade de coerção, tornando inócuos os atos normativos produzidos pela agência reguladora. No presente caso, verifica-se que a imposição de penalidade por infração em relação ao fato de realização de 610 operações da aeronave PT-HKX sem a incorporação da Diretriz de Aeronavegabilidade nº CF-2007-13R2 tem o amparo legal na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) combinado com os itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA 39 ou itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC 39, conforme as datas das operações. Sendo que o art. 302 da Lei nº 7.565/1986 estabelece a imposição de multa pelas práticas listadas no mesmo. Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária encontra amparo legal nos preceitos veiculados no art. 299 da Lei nº 7.565/1986. No tocante à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008 disciplinavam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA ("A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão"), o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis. De acordo com os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, para imposição das penalidades previstas na referida Resolução, será aplicado o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e sua legislação complementar, bem como as demais normas de competência da autoridade da aviação civil, restando estabelecido que a dosimetria da sanção deve ter início no termo médio, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes previstas o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitem compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei nº 11.182/2005. Nesse sentido, verifica-se que as condutas, penalidades e valores de multa dispostos na Resolução ANAC nº 25/2008 são perfeitamente aplicáveis no presente processo administrativo. Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao Interessado no feito tem base legal, afastando, assim, sua alegação. Destaca-se que a Resolução ANAC nº 472/2018 revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08/2018, sendo que, atualmente a Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC.

152.1.9. Com relação às alegações de que a referida fundamentação é veementemente descabida e plenamente inadequada, verdadeiramente insuficiente, por se tratar tão somente de normas infralegais, como de fato são a IN ANAC mencionada, bem como a também referida Resolução do próprio órgão regulador, de modo que as sanções aplicadas à Recorrente não tem qualquer previsão em lei *stricto sensu*, nem fundamento legal minimamente adequado para serem aplicadas e mantidas, já que as sanções aplicadas não estão escoradas em Lei em sentido estrito, uma vez que derivam de mera Instrução Normativa e Resolução, afastando estas alegações em função de, conforme já demonstrado, a autuação em questão encontrar amparo legal na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA).

152.1.10. No que tange à alegação de que as penalidades com todos os seus aspectos somente podem ser criadas juridicamente por meio de Lei em sentido formal e material, na qual aduz nesse sentido para o que dispõe o art. 5º, inciso II, da Constituição da República, também deve ser considerado o que já foi exposto de que a autuação e a multa aplicada encontram amparo na lei, não merecendo, assim, acolhimento tal alegação.

152.1.11. No que se referem às alegações de que os Regulamentos, as Resoluções e Instruções Normativas são normas que servem para viabilizar a execução das leis *stricto sensu*, que o Poder Público, ao editar tais normas, não pode, em hipótese nenhuma, ultrapassar os limites que tenham sido dados por lei àquele determinado assunto, muito menos para criar e impor aos administrados regras, definição e tratamento de ilícitos que não estejam previstos em lei, pois em se tratando de sanção, de penalidade, o Princípio da Legalidade Estrita domina cenário e não pode ser ultrapassado, pois isto é fundamento essencial ao Estado Democrático de Direito, à manutenção do Princípio da Segurança Jurídica, em

que argumenta que tais restrições são decorrentes da posição de tais normas na pirâmide hierárquica legislativa, pois os Regulamentos, as Resoluções e as Instruções Normativas são hierarquicamente inferiores às Leis, não podendo ir de encontro às disposições contidas nesta última, nem mesmo ultrapassá-las, muito menos inovar quando não haja lei que o anteceda no tratamento dos assuntos relativos à Administração Pública e o ambiente regulatório, especialmente quando se está diante do Direito Administrativo Sancionador, que exige elevada densidade legislativa, pois necessita como pressuposto de validade, estar escorado no tipo normativo mais elevado a compor um Ordenamento Jurídico: a Lei, passada em Parlamento, e não mero ato normativo unilateralmente criado e estruturado pela Administração Pública, sem qualquer colaboração minimamente democrática quando de sua elaboração, quanto a todas estas alegações, deve ser considerado o que já foi exposto anteriormente sobre o poder normativo desta Agência e sobre o fato da infração em tela estar prevista na alínea "e" do inciso III do art. 299 da Lei nº 7.565/1986 (CBA), conforme demonstrado no item relativo à fundamentação da matéria deste parecer, devendo ser afastadas tais alegações.

152.1.12. Com relação às alegações em que o interessado dispõe que o Princípio Constitucional da Legalidade é extremamente importante e valorizado no âmbito da Administração Pública e de que a ANAC deve respeitar o disposto nos artigos 5º, inciso II, e 37, caput, ambos da Constituição Federal, sendo que neste último o Princípio da Legalidade mencionado assume feição diversa daquela que é imposta aos particulares de maneira que somente será permitida a prática dos atos determinados em lei e de que conclui que os particulares podem fazer tudo aquilo que a lei não lhes proíbe, ao passo que à Administração Pública só é lícito agir dentro de parâmetros especificamente fixados em Lei em sentido estrito, entendendo que deve ser considerado que quanto ao cumprimento do inciso II do art. 5º da Constituição Federal de 1988, que dispõe que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude da Lei, considerando que na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) está previsto que será aplicada multa no caso de não observância das normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves, está estabelecida na Lei a obrigação da Administração Pública de aplicar a medida prevista no art. 302 em caso de ocorrência dos atos tidos como infracionais. Quanto à referência ao art. 37 também da Constituição Federal de 1988, sendo citado o princípio da Legalidade, conforme já disposto neste Parecer, a administração pública deve obedecer, dentre outros, ao princípio da legalidade, sendo que no presente processo não foi identificada por esta analista que a autuação em questão não tenha obedecido a tal princípio. Quanto à alegação de que somente é permitida à administração pública a prática dos atos determinados em lei, considerando o que já foi exposto, a autuação cumpriu o disposto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA), portanto, a autuação praticada pela administração está expressamente prevista na lei.

152.1.13. Com relação às alegações de que a área do Direito em que se estabelecem sanções e seus parâmetros, por recair sobre objetos jurídicos do mais alto relevo e da mais elevada estirpe jus-valorativa, possui alta densidade vinculativa justamente por isso, na medida em que impõe restrições a vários direitos fundamentais dos administrados, como justamente informa que está acontecendo neste caso, em que pesadíssimas multas estão sendo fixadas, atingindo frontal e mortalmente os Princípios Constitucionais e os Direitos e Garantias Fundamentais da Propriedade, do Livre Exercício de Atividade Econômica Lícita, da Função Social da Empresa, do Pleno Emprego, do Direito ao Contraditório e à Ampla Defesa, ao Processamento Regular e Válido do Processo, da Continuidade da Empresa e da Preservação e Tratamento Mais Benéfico para as Pequenas e Médias Empresas, cumpre informar que não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008). Além disso, conforme já demonstrado a infração reportada no Auto de Infração em tela está expressamente prevista em lei.

152.1.14. No que tange à alegação de que os Regulamentos, Resoluções e Instruções Normativas, em respeito, inclusive, ao Princípio da Hierarquia das Leis, não podem se prestar ao preenchimento de lacunas e omissões da Lei, inovando notadamente quando se for tratar de restrições de direitos, de fixação de penas e sanções, de modo que não podem, em hipótese alguma, acrescentar conteúdo material à norma legal, sua função é tão-somente tornar possível a fiel execução daquilo que está expressamente previsto na lei que disciplina a matéria, no caso em questão, no entanto, esclarece-se que as normas citadas não estão acrescentando conteúdo material à Lei, visto que a aplicação de multa para o tipo infracional discutido está prevista no CBA. No caso em tela, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08/2008 e atualmente a Resolução ANAC nº 472/2018 apenas disciplinam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA, o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis, fazendo justamente o que é citado pela recorrente, isto seja, tão-somente tornar possível a fiel execução daquilo que está expressamente previsto na lei que disciplina a matéria. Isto posto, afasto estas alegações da recorrente.

152.1.15. Quanto às alegações de que o fato de a tipificação da penalidade a ser aplicada com a discriminação de circunstâncias atenuantes e agravantes, além das situações de majoração da pena, que modificação sobremaneira os direitos e deveres dos administrados, em especial o seu patrimônio, a existência de suas empresas, a continuidade ou não de suas atividades econômicas, simplesmente não podem ser feitas com base em normas internas da Administração Pública, não debatidas, nem votadas por meio dos canais de representação democrática para a produção das normas mais essenciais num Ordenamento Jurídico, de modo que tal tipificação deve estar sempre prescrita em lei, *stricto sensu*, deve ser considerado que, conforme já explanado, a tipificação da penalidade está prevista na Lei. Com relação à discriminação das circunstâncias atenuantes e agravantes e de situações de majoração da pena que constam na Resolução ANAC nº 25/2008 e na IN ANAC nº 08/2008, também a Lei nº 7.565/1986 (CBA) dispõe em seu artigo 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração e tendo em conta o já disposto no presente Parecer a respeito do poder normativo desta Agência, tais dispositivos apenas estabelecem a forma de cumprimento da Lei. De modo que estes argumentos não merecem acolhimento.

152.1.16. Com relação à argumentação de que as Agências Reguladoras somente possuem competência para editar normas técnicas, de modo que não podem inovar no ordenamento jurídico brasileiro ao prescrever as sanções que serão aplicadas pelos referidos órgãos, de que é garantida a Separação dos Poderes, ao evitar que o Poder Executivo tipifique a penalidade a ser aplicada, de modo a possibilitar o arbitramento de multas em patamares exorbitantes, pois é o mesmo Poder que irá posteriormente cobrá-la em seu favor, de que as penalidades aplicadas à Recorrente estão previstas apenas e tão somente em Resolução e Instrução Normativa, de que a descrição das sanções patrimoniais a serem aplicadas aos cidadãos não pode, em hipótese alguma, estar consignada em qualquer tipo de legislação inferior à Lei *stricto sensu* e a Administração somente pode agir nos termos e limites que a Lei prescreve e os cidadãos só estão obrigados a fazer aquilo que a Lei determina, deve ser considerado tudo o que já foi exposto a respeito do poder regulatório/normativo da ANAC, sobre a questão da infração em tela estar expressamente prevista na Lei e não somente em Resolução e IN como reporta a recorrente e de que a autuação em questão não infringe o princípio da legalidade, já que a administração pública está executando exatamente o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA), sendo assim, são afastados tais argumentos.

152.1.17. O interessado alega ofensa ao Princípio da Legalidade e da Segurança Jurídica, considerando que isto alcança seu ápice quando o Julgador de 1ª instância aplica o disposto no Regulamento RBAC nº 39, item 39.9, o qual dispõe que, para fins de dosimetria da pena, dever-se-ia levar em consideração a quantidade de operações realizadas. Dispõe que não bastasse a referida agravante estar prevista em mero regulamento e não em Lei *stricto sensu*, não há a definição precisa, adequada e necessária, com a certeza minimamente adequada do que seria operação, de modo, que nem mesmo um parâmetro mínimo para a aplicação de eventual penalidade resta satisfatoriamente estabelecido. Alega que o conceito de "operação", que é essencial para a aplicação de sanções, sequer foi previamente estabelecido nas normas infralegais que o preveem, muito menos em uma lei *stricto sensu*, que no presente caso não é possível saber se uma operação consistiria no simples ato de levantar voo, se consistiria na realização da trajetória completa do plano de voo ou se a mera escala em algum local já configuraria a realização de mais de uma operação, ou, ainda, se consistiria como uma única operação as condutas realizadas em prol de um mesmo contrato, entre outras possibilidades, ou dentro de um lapso temporal, como, por exemplo, operação anual, ou ainda operação mensal, ou mesmo operação diária. Alega também que se não há definição legal, mesmo definição infralegal, admitindo esta hipótese para fins de esgotamento do raciocínio e argumento, do que seria "operação", e que a ausência de um conceito concede margem às arbitrariedades, na medida em que possibilita a utilização da forma que melhor beneficia a Administração Pública.

152.1.18. Com relação à alegação de que o julgador de primeira instância aplica o disposto na seção 39.9 do RBAC 39 para fins de dosimetria da pena, necessário relembrar a que a capitulação do AI nº 07865/2011 foi convalidada em sede de segunda instância, de forma que as 570 operações da aeronave PT-HXX relativas ao período de 20/12/2009 até 01/03/2011 ficaram capituladas na alínea "e" do inciso III da Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBAC 39, enquanto que, as 40 operações relativas ao período de 02/03/2011 até 25/03/2011 foram capituladas na alínea "e" do inciso III da Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3-1, 39.5-1, 39.7 e 39.9 do RBAC 39. Importante ressaltar que apesar de na seção 39.9 do RBAC 39 ser estabelecido que se os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade não forem cumpridos, a seção 39.7 do mesmo regulamento será infringida a cada vez que a aeronave é operada ou o produto é utilizada, o item 39.3(a) do RBAC 39 já estabelece que ninguém pode operar um produto, ao qual se aplica uma diretriz de aeronavegabilidade, a não ser em conformidade com os requisitos estabelecidos pela referida diretriz. Portanto, a legislação aplicável estabelece de maneira cristalina que não é permitida a operação em desacordo com os requisitos de uma diretriz de aeronavegabilidade. Portanto, a utilização das previsões em questão estabelecidas no RBAC/RBAC

39 mostram-se adequadas para o caso em questão, em que foi relatado pela fiscalização a realização de operação da aeronave PT-HKX em desacordo com o que foi estabelecido na CF-2007-13R2.

152.1.19. Além disso, alegação de que o estabelecido na seção 39.9 do RBAC 39 constituiria uma circunstância agravante prevista em mero regulamento e não em Lei *stricto sensu*, primeiramente porque as seções citadas acima do RBHA/RBAC 39 não constituem condições agravantes para aplicação da dosimetria da pena, sendo as mesmas previstas anteriormente no §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008 à época em que foi proferida a decisão de primeira instância, e, atualmente, as circunstâncias agravantes são previstas no §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Adicionalmente, conforme já amplamente exposto, as possíveis infrações não estavam previstas apenas em mero regulamento, visto que as mesmas foram capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA), que trata da não observância de normas de manutenção e operação, sendo citados os requisitos da legislação complementar pertinentes (RBHA/RBAC 39).

152.1.20. Com relação às alegações relacionadas com o conceito de operação, entendo que, de fato, tal conceito realmente demonstra-se essencial, devendo ser verificado o que dispõe a legislação aplicável. Neste sentido, é importante observar que o RBAC 01 define o conceito de "Operar", conforme apresentado a seguir:

RBAC 01

Operar significa, referindo-se a uma aeronave, usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito (exceto como previsto na seção 91.13 do RBAC 91) de executar um voo, incluindo a pilotagem de aeronave, com ou sem o direito legal de controle da mesma como proprietário, arrendatário ou locatário.

152.1.21. Analisando o conceito de "operar" contido no RBAC 01, verifica-se que, com relação a uma aeronave, que é o caso em questão, visto que o AI nº 07865/2011 reporta a realização de operações irregulares com a aeronave PT-HKX, operar significa usar/motivar o uso/ autorizar a utilização com o propósito de executar um voo. Portanto, a cada vez que é executado um voo com uma aeronave é realizada uma operação com a mesma.

152.1.22. Como a seção 91.13 do RBHA 91 é citada na definição de "operar" contida no RBAC 01, cumpre observar o que está previsto em tal seção.

RBHA 91

91.13 - OPERAÇÃO DESCUIDADA OU NEGLIGENTE

(a) Operação de aeronave com o propósito de voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas ou propriedades de terceiros.

(b) Operação de aeronave com outros propósitos que não voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, mesmo não sendo com o propósito de voar, em qualquer parte da superfície de um aeródromo público ou privado (inclusive em áreas de embarque e desembarque de pessoas e cargas), de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.

152.1.23. Verifica-se que na seção 91.13 do RBHA 91 dissocia-se a operação de aeronave com o propósito de voar da com outros propósitos que não voar, situação em que a aeronave será operada na superfície, mas sem o propósito de voar. Assim, a definição de "Operar" uma aeronave apresentada no RBAC 01 deve ser utilizada em conjunto com o disposto na seção 91.13 do RBHA 91.

152.1.24. Diante do exposto até o momento, fica claro que a operação de uma aeronave consiste na realização de um voo com a mesma, para melhor consolidação do entendimento do referido conceito, é importante, ainda, mencionar outros trechos da legislação relacionados com a execução do voo.

152.1.25. Na IAC 3151, em vigor à época dos fatos, era previsto que:

IAC 3151

CAPÍTULO 12 – DADOS OFICIAIS PARA REGISTRO DE HORAS DE VÔO DAS AERONAVES

A partir da efetivação desta IAC, os dados oficiais para registro de horas de vôo das aeronaves (decolagem e pouso) serão as horas constantes dos seus respectivos Diários de Bordo, através das páginas devidamente assinadas.

152.1.26. Verifica-se que no Capítulo 12 da IAC 3151 ao abordar as horas de voo das aeronaves é feita referência aos atos de decolagem e pouso, indicando que para efeitos de cálculo de tempo de voo de aeronaves é considerado apenas o tempo entre a decolagem e o pouso.

152.1.27. No art. 268 da Lei nº 7.565/1986 é abordado o que se considera aeronave em voo, devendo ser considerado que tal artigo é referente ao CAPÍTULO III - Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície, devendo os conceitos apresentados serem aplicados dentro do referido contexto.

Lei nº 7.565/1986 (CBA)

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em vôo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

(...)

§ 3º Considera-se a aeronave em vôo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

152.1.28. Assim, sendo para efeitos do previsto no §3º e §5º do art. 268 do CBA, a aeronave estaria em condição de voo do momento em que aplicada a força motriz para decolar até o momento em que termina o pouso, sendo que quando movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias a aeronave está em condição de manobra, e não em condição de voo.

152.1.29. A seção 135.65 do RBAC 135 dispõe sobre o livro(s) de registros da tripulação e da aeronave. Segue o que consta no item 135.65(b) do RBAC 135:

RBAC 135

135.65 Livro(s) de registros da tripulação e da aeronave

(...)

(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula da aeronave, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.

(...)

152.1.30. Verifica-se que, assim como o Capítulo 12 da IAC 3151 remete ao tempo de voo de aeronave para a decolagem e pouso, no item 135.65(b) do RBAC 135 é disposto que é responsabilidade do piloto em comando registrar para cada voo, dentre outras informações, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, sendo estas informações dispostas no texto da legislação referenciada no singular, ou seja, indicando que haverá uma decolagem e um pouso para cada voo.

152.1.31. Acrescenta-se que na seção 135.415 do RBAC 135 que dispõe sobre relatório de dificuldades em serviço, no item (b) de tal seção está expresso que:

RBAC 135

135.415 Relatório de dificuldades em serviço

(...)

(b) Para os propósitos desta seção, "em voo" significa o período entre o momento em que a aeronave deixa a superfície da terra, na decolagem, até o momento em que ela toca essa superfície, no pouso.

152.1.32. Ressalta-se que os itens 135.65(b) e 135.415(b) do RBAC 135 tem o mesmo conteúdo nas emendas do RBAC 135, bem como na emenda do RBHA 135 que estava em vigor durante período de parte das infrações.

152.1.33. Portanto, considerando o que consta no Capítulo 12 da IAC 3151, no art. 268 do CBA, nos itens 135.65(b) e 135.415(b) do RBAC 135, é possível concluir de maneira cristalina que um voo completo de uma aeronave se dá com a ocorrência das atividades de decolagem e pouso, cada uma destas ocorrendo uma única vez. Tendo em conta também que no RBAC 01 está definido que "Operar" uma aeronave significa usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito de executar um voo, tem-se que operar significa usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito de executar uma atividade de decolagem e um pouso.

152.1.34. Portanto, não prospera a alegação de que no presente caso não é possível saber se uma operação consistiria no simples ato de levantar voo, se consistiria na realização da trajetória completa do plano de voo ou se a mera escala em algum local já configuraria a realização de mais de uma operação, ou, ainda, se consistiria como uma única operação às condutas realizadas em prol de um mesmo contrato, entre outras possibilidades, ou dentro de um lapso temporal, como, por exemplo, operação anual, ou ainda operação mensal, ou mesmo operação diária. Assim como, não prospera a alegação de que se não há definição legal, mesmo definição infralegal do que seria "operação", a ausência de um conceito

concede margem às arbitrariedades, na medida em que possibilita a utilização da forma que melhor beneficia a Administração Pública.

152.1.35. O interessado considera que é imperioso salientar a imprescindibilidade de se estabelecer com clareza e de forma objetiva todos os elementos relativos à infração e a sua correspondente sanção, pois se fosse possível admitir a tipificação de infrações e as suas correspondentes sanções de forma insuficiente os administrados não teriam como saber com a certeza necessária, quando e do que deveriam se abster, bem como ao que estariam sujeitos na hipótese de descumprimento da referida norma. Alega que é visível a necessidade de delimitação precisa e clara da sanção imposta. Informa que tal requisito não possui por finalidade apenas informar ao administrado a conduta proibida e as consequências de seu descumprimento, mas também tem o objetivo de controlar, de vincular a atuação da Administração Pública, de modo a evitar que, por meio dos enunciados vagos e imprecisos, seja concedida à Administração Pública elevada discricionariedade a ponto da sanção ser imposta pelo Agente Fiscalizador e não pela Lei. Entretanto, tais alegações não merecem acolhimento, na medida em que o AI nº 07865/2011 delimita os fatos, informando a ocorrência de 610 operações irregulares realizadas com a aeronave PT-HKX em função do não cumprimento com o requerido na CF-2007-13R2. Além disso, conforme exposto, na legislação existia previsão de que não era permitida a operação em descordo com o estabelecido em uma diretriz de aeronavegabilidade, sendo ainda estabelecido na legislação a que se refere a operação de uma aeronave (realização de um voo (decolagem/pouso)). Portanto, há a delimitação precisa e clara da sanção a ser imposta para cada operação irregular, sendo aquela correspondente ao descumprimento do previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA). Assim, a sanção aplicada não foi imposta de maneira discricionária, mas sim cumprindo o previsto na legislação pertinente.

152.1.36. O interessado infere que a eventual competência sancionatória precisaria estar ampla e totalmente lastreada em norma de elevada hierarquia, ou seja, regras que tenham uma altíssima densidade normativa, justamente aquelas que estão no topo mais alto da pirâmide normativa, dada a sua relevância, abrangência e os direitos e garantias cidadãs sobre as quais recairão. E as normas autorizadoras de sanção, veiculadas de forma clara e completa em Lei em sentido estrito, com todos os seus parâmetros fixados e estabelecidos de forma clara, ampla e não equívoca, porque, por exemplo, as sanções que a Administração Pública pretende utilizar no caso em comento, simplesmente não podem sequer ser aplicadas, haja vista que alega que precisaria haver certeza quanto ao conceito de operação, sendo certo que não é admissível que o referido conceito não esteja previsto anteriormente e, portanto, não tenha efetiva base legal, e, o que é ainda mais grave no presente caso, nem tenha sequer, segundo o seu entendimento, base infralegal, sob pena de se atribuir à aludida e suposta competência sancionatória do órgão regulador carga intensa e notoriamente discricionária de forma a afrontar diretamente vários princípios da Administração Pública, em especial o Princípio da Legalidade. Com relação a estas alegações do interessado, conforme já exposto, a competência sancionatória da ANAC está claramente prevista em lei, assim como a sanção de multa aplicada ao caso em questão. Quanto ao questionamento relativo ao conceito de operação, já foi demonstrado que o mesmo é referente à realização de um voo com uma aeronave, desta forma, não prospera a alegação de que tal conceito não estava prevista anteriormente e que não tinha base legal.

152.1.37. O recorrente informa que a importância do Princípio da Legalidade não está restrita à necessidade de tipificação da sanção em Lei *stricto sensu*, mas que é imprescindível também que a caracterização da sanção seja feita de forma consistente e precisa, a fim de evitar que o administrado fique à mercê da Administração Pública, no que tange à interpretação de conceitos vagos e indefinidos, que ora poderão ser interpretados de um jeito, ora de outro. Considera que no presente caso não se procedeu a uma caracterização minimamente consistente da sanção. Isto porque, em primeiro lugar, a discriminação da sanção está prevista em normas infralegais e, em segundo lugar, utilizou-se da expressão "operação" para fins de agravar a multa aplicada, sendo que a consumação do ato infracional discutido está pautado na realização de "operações", mas, no entanto, não houve a delimitação antecedente e precisa do que seria considerada "operação", o que gera incerteza, insegurança, dúvidas e permite que a Administração Pública preencha o conceito *manus propria*, o que absolutamente não se admite num Estado Democrático de direito, em que a própria Administração Pública está previamente delimitada e controlada. Quanto a estas alegações, considero que as mesmas devem ser afastadas, em virtude de que a caracterização da sanção existe de forma consistente na legislação aplicável, na medida em que a lei prevê que aplicação de multa em caso de não observância de norma de manutenção e operação (alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA), sendo demonstrado que a legislação complementar (RBHA/RBAC 39) estabelece que não é permitida a operação de aeronave em descordo com o previsto em diretriz de aeronavegabilidade. Portanto, não prospera a alegação de que estão sendo utilizados conceitos vagos e indefinidos, tendo ocorrido a caracterização consistente da sanção. Ademais, também não prospera a alegação de que não houve a delimitação antecedente e precisa do que seria considerada "operação", visto que há a definição na legislação, conforme já demonstrado. Esclareço também que não se utilizou da expressão "operação" para agravar a multa, mas sim para contabilização do número de possíveis infrações.

152.1.38. Dispõe que resta clarividente a absoluta insubsistência do Auto de Infração, por estar ele baseado em normas infralegais. E, além disso, tais normas não delimitaram a sanção a ser aplicada de forma clara e consistente, em nítida ofensa ao Princípio da Legalidade, razão pela qual alega que deve ser afastada a absurda e exorbitante multa aplicada em virtude de suposto descumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade, devendo ser dado total provimento ao Recurso Administrativo, cancelando-se de imediato e "in totum" o Auto de Infração nº 07865/2011, que está evadido de nulidade absoluta: faltam-lhe os inafastáveis fundamentos legais. Alega que falta-lhe, portanto, o fundamento jurídico mínimo de validade. Porém, não vislumbro que o AI nº 07865/2011 tenha vício que acarrete em sua nulidade. Destarte, não prosperam as alegações da recorrente para sustentar a sua posição de que deve ser declarada a nulidade do Auto de Infração e de que a decisão deve ser reformada em razão da ausência de fundamentação legal por supostamente ter sido infringido o princípio da legalidade.

152.2. Alegação de nulidade do Auto de Infração - vício material na sua motivação

152.2.1. Ainda nas preliminares, em sede recursal, o interessado dispõe também a respeito da nulidade do auto de infração por vício material em sua motivação, porém por entender que tais alegações também atingem ao mérito do presente processo as mesmas estão sendo enfrentadas neste ponto do presente Parecer.

152.2.2. Alega que a atuação é inválida por vício material derivado de sua inexistente motivação, ou, quando muito insuficiente e defeituosa motivação e que a afirmação de que o Auto de Infração padece de vício em sua motivação se justifica, em primeiro lugar, pelo fato de ter o Auto descrito o ato infracional como "operação de aeronave sem incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade", que a descrição está totalmente genérica e não condizente com a realidade da empresa Recorrente. Informa que não realizou operação de aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade, pois a referida Diretriz foi incorporada sim, por meio da revisão do Manual de voo e, inclusive, com o consequente treinamento dos pilotos. Esclarece que a DA nº CF-2007-13R2 determinou, em sua Parte A, que fosse efetuada a Revisão do Manual de voo e, em sua Parte B, a instalação do placar "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", sendo que a atuação foi única e exclusivamente em virtude do fato de não ter retirado a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" do referido placar para que constasse apenas a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", embora as demais providências tivessem sido tomadas.

152.2.3. Com relação à alegação de que a descrição do ato infracional como "operação de aeronave sem incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade" acarreta em descrição genérica, esta não pode prosperar, pois analisando o conteúdo do AI nº 07865/2011 verifica-se que tal descrição refere-se apenas ao conteúdo do campo "Descrição da ocorrência" do Auto de Infração, porém no campo "HISTÓRICO" do mesmo documento é possível extrair as informações específicas a que se refere a fiscalização, tais como aeronave envolvida, diretriz de aeronavegabilidade descumprida, quantidade de operações consideradas irregulares, data de efetividade da diretriz CF-2007-13R2, período das operações irregulares, dentre outras informações. Desta forma, não se confirma a informação de que a descrição do ato infracional é genérica.

152.2.4. Quanto à alegação de que não realizou operação de aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade, pois a referida Diretriz foi incorporada sim, por meio da revisão do Manual de voo e, inclusive, com o consequente treinamento dos pilotos e que a DA nº CF-2007-13R2 determinou, em sua Parte A, que fosse efetuada a Revisão do Manual de voo e, em sua Parte B, a instalação do placar "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", sendo que a atuação foi única e exclusivamente em virtude do fato de não ter retirado a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" do referido placar para que constasse apenas a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", embora as demais providências tivessem sido tomadas. Contata-se que o interessado confirma que não houve o atendimento do requerido na diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 no que diz respeito à alteração requerida do placar existente no painel da aeronave. Importante observar que na diretriz CF-2007-13R2 são estabelecidas as ações corretivas requeridas, sendo as mesmas divididas nas Partes A e B, sendo que a Parte A é referente à alteração do Manual de Voo do Helicóptero, devendo ser atualizado o Manual de Voo aplicável pela inserção das revisões apropriadas e que os pilotos deveriam ser informados sobre esta mudança. Enquanto que a Parte B das ações corretivas da diretriz é referente à instalação do decalque, sendo informado que em conjunto com a Parte A deve ser instalado o decalque de acordo com o Alert Service Bulletin (ASB) (Boletim de Serviço de Alerta) nº 206-07-115 Revisão C, datado de

04/02/2009 ou 206L-07-146 Revisão B, datado de 03/03/2009, conforme aplicável, ou de acordo com revisões posteriores aprovadas.

152.2.5. Portanto, não prospera a alegação de que a Diretriz foi incorporada por meio da revisão do manual de voo e treinamento dos pilotos, em virtude de estas ações não serem suficientes para demonstrar o atendimento das ações requeridas pela Diretriz de Aeronavegabilidade CF-2007-13R2, visto que as ações requeridas não foram executadas em sua totalidade, em virtude de não ter sido demonstrada a incorporação da Parte B da referida diretriz em função da alteração requerida do placar não ter sido executada.

152.2.6. O interessado menciona que, em virtude da emissão da referida DA, os pilotos dos quadros funcionais da empresa Recorrente foram rigorosa e devidamente treinados de acordo com o Manual de Treinamento que constitui, em seu currículo de solo, as limitações da aeronave, assunto diretamente relacionado à Diretriz de Aeronavegabilidade. Acrescenta que quanto ao Manual de voo, a empresa Recorrente mantém com o fabricante um procedimento relativo à assinatura de Manuais, por meio do qual o fabricante fornece à empresa publicações habituais, visando à efetiva revisão e alteração daqueles quando for necessária alguma adaptação. Reitera que a única providência que não foi tomada em relação à Diretriz de Aeronavegabilidade em questão foi a remoção de parte do placar que estava na aeronave - a parte que continha a expressão "MAX 60 SEGUNDOS", que é inadmissível que se considere que a Diretriz não fora incorporada, uma vez que os procedimentos mais importantes quanto à ordem que a Diretriz determinou, relacionada à forma como deve ser realizada a decolagem da aeronave, haviam sido implantados e cumpridos, o que é passível de comprovação documental, testemunhal e até mesmo pericial.

152.2.7. No que se refere à alegação de que já havia realizado as outras providências impostas pela referida Diretriz, quais sejam, o treinamento dos pilotos e a alteração do Manual de voo, deve ser considerado que, conforme já exposto, na diretriz de aeronavegabilidade nº CF-2007-13R2 são claramente dispostas as ações corretivas que devem ser executadas, sendo estas a revisão do manual de voo e comunicação dos pilotos a respeito da alteração, atividades estas referentes ao cumprimento da Parte A da diretriz, e a instalação do placar com a alteração requisitada do texto do mesmo, que corresponde ao cumprimento da Parte B da diretriz. Assim, não há qualquer disposição na Diretriz de Aeronavegabilidade nº CF-2007-13R2, bem como na revisão C do boletim de serviço nº ASB 206-07-115 de que o cumprimento de parte das ações corretivas isenta o cumprimento da parte restante. Assim, o fato de ter efetuado o treinamento dos pilotos e a alteração do Manual de voo da aeronave não exclui o fato de que a fiscalização desta ANAC constatou que a Parte B das ações corretivas da diretriz de aeronavegabilidade nº CF-2007-13R2, referente ao placar a ser instalado no painel de instrumentos da aeronave, não estava cumprida.

152.2.8. Quanto ao argumento de mantém com o fabricante um procedimento relativo à assinatura de Manuais, por meio do qual o fabricante fornece à empresa publicações habituais, esta não tem o condão de afastar a conduta tida como infracional reportada pela fiscalização. Além disso, a manutenção das publicações técnicas aplicáveis atualizadas é uma obrigação da empresa.

152.2.9. Esclarece que em hipótese alguma se está a depreciar a importância da providência imposta quanto à remoção de parte do placar, mas que é inegável que as providências relativas ao treinamento dos pilotos e à alteração do Manual de voo acabam por possuir importância muito maior, uma vez que são estas últimas que determinam se a conduta relacionada à aeronavegabilidade está de acordo ou não com a Diretriz. Dispõe que não haveria como afirmar que a Diretriz foi incorporada se a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" tivesse sido removida, mas os pilotos não tivessem sido treinados e o Manual não tivesse sido alterado. Contudo, como ocorreu exatamente o contrário, ou seja, treinados os pilotos e alterado o Manual, considera que torna-se nítido que houve incorporação da Diretriz, de modo que, por mais que houvesse um placar indicando a tomada de determinada atitude, o piloto saberia, como informa que de fato todos sabiam, pelo treinamento exercido, bem como pelos Manuais devidamente readequados, que não se deveria seguir o que está escrito no placar. Alega que a indicação contida no placar, mesmo que estivesse momentaneamente em desacordo com a Diretriz, não interferiu na conduta prática do piloto, que foi treinado para realizar a decolagem de acordo com a Diretriz. Considera que é notório que a empresa Recorrente não violou normas e regras estabelecidas nos Regulamentos indicados no Auto de Infração, tendo apenas deixado de atender a uma das três providências impostas por aquela DA, o que não pode impedir o reconhecimento da incorporação da Diretriz no cotidiano da empresa e de seus pilotos, considerando as outras providências que foram tomadas. Com relação a estas alegações, é necessária considerar que quanto ao cumprimento da diretriz de aeronavegabilidade nº CF-2007-13R2, a mesma não estabelece qualquer grau de importância quanto às ações corretivas que devem ser executadas, sendo que a diretriz apenas apresenta e descreve as ações que devem ser implementadas, assim, o fato de informar ter executado parte das ações não isenta o cumprimento de outra parte e nem é possível estabelecer qual parte é mais importante, uma vez que a própria diretriz não apresenta este tipo de informação. Diante do exposto, quando informa que deixou de atender uma das providências requeridas pela diretriz de aeronavegabilidade, a recorrente confirma o que foi relatado pela fiscalização.

152.2.10. Ademais, com relação à menção de que não apenas não retirou a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" do placar, este é justamente o fato que demonstra o não cumprimento da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, pois com tal expressão no placar instalado no painel de instrumentos da aeronave PT-HKX havia a informação para a tripulação de que era permitida a operação contínua entre 75% e 88% de N2 por no máximo 60 segundos, situação que já não era mais permitida a partir da emissão da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2.

152.2.11. Aduz que a empresa agiu de boa fé, salienta que não é recorrente, sendo esta a sua primeira Autuação relacionada a "descumprimento" de uma Diretriz de Aeronavegabilidade. Ressalta que a empresa está sempre atenta a novas orientações e parâmetros, buscando sempre se alinhar com as Diretrizes e Regulamentos, se aprimorando e se adaptando a cada nova alteração. Tanto é assim que, após o procedimento fiscalizador ensajador da Autuação em tela, providenciou a remoção exigida, conforme é atestado pela própria Fiscalização, ocasião em que foi emitido o FOP 109 em 17/06/2011 no qual se atestou no item 11 que a "Diretriz foi cumprida, como verificado através de inspeção física na aeronave". Destaca que a referida informação foi ratificada por meio da emissão do FOP 123 em 28/06/2011, no qual consta em seu item 10 que a "empresa realizou os registros de cumprimento da Diretriz Canadense CF-2007-13R2 para as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, conforme FCDA's em anexo". Salienta que a empresa vem trabalhando exaustiva e permanentemente na melhoria dos processos organizacionais, sendo que apresentou todos os manuais requeridos pelo RBAC 135.

152.2.12. Com relação à alegação de que a empresa agiu de boa fé, esta não tem o condão de afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização.

152.2.13. Quanto à alegação de que não é recorrente, sendo esta a sua primeira Autuação relacionada a "descumprimento" de uma Diretriz de Aeronavegabilidade, a mesma também não tem o condão de afastar a conduta infracional identificada, sendo que questões de reincidência podem apenas ser consideradas quando da análise da dosimetria, considerando a previsão disposta no inciso I do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

152.2.14. Com relação à alegação de que a providência requerida foi implementada efetivamente e que isto se comprova por meio do FOP 109 e FOP 123 constante dos autos, esclarece-se que o que tais documentos comprovam é que a diretriz foi posteriormente cumprida, ou seja, após a constatação da fiscalização por meio de inspeção física da aeronave de que a diretriz não estava cumprida por completo, a empresa executou as ações necessárias e efetuou o cumprimento da diretriz de aeronavegabilidade, sendo que isto não afasta a ocorrência dos atos tidos como infracionais reportados pela fiscalização.

152.2.15. No que se refere à informação de que vem trabalhando exaustivamente na melhoria dos processos organizacionais, sendo que apresentou todos os manuais requeridos pelo RBAC 135, estas também não tem o condão de afastar a conduta infracional identificada, visto que o cumprimento com os regulamentos da ANAC é uma obrigação da empresa, bem como a apresentação de todos os manuais requeridos pela regulamentação aplicável à certificação da empresa.

152.2.16. O interessado acrescenta que foram tomadas ações como forma de aprimoramento e aperfeiçoamento de operações, bem como de eventual mitigação de quais problemas que efetivamente precisam ser levados em conta pelos Julgadores, entretanto, as ações executadas não tem o condão de afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização, visto que não demonstra que tenha ocorrido a incorporação da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 para a aeronave PT-HKX no período relatado pela fiscalização no AI nº 07865/2011.

152.2.17. Dispõe que a avaliação da providência quanto à remoção imposta deve ser mitigada em detrimento das outras providências que foram tomadas, caso contrário estará a se aplicar medida extremamente injusta e desmedida à Recorrente, a qual ficaria, inclusive, impossibilitada de exercer suas atividades, pois o valor cobrado é excessivamente elevado e, levaria à insolvência da Recorrente. No que tange à necessidade de alteração do placar que constava no painel da aeronave PT-HKX para atendimento do que era requerido pela diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, considero que já restou demonstrado que a execução de outras ações requeridas na referida diretriz não são suficientes para demonstrar a execução da mesma por completo, desta forma, não é possível afastar a ocorrência dos atos tidos como infracionais reportados pela fiscalização com relação à aeronave PT-HKX. Já com relação ao questionamento referente ao valor da multa, cabe observar que o valor de multa imposto está de acordo com o previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época dos fatos. Assim, não se pode afrontar

o princípio da legalidade no que tange ao valor da multa.

152.2.18. Alega que o ato infracional descrito no Auto de Infração não reflete a verdade material dos fatos, sendo incontestável a existência de vício material na motivação, o que leva também a nulidade da Autuação em questão por esse aspecto. Entretanto, esta alegação não merece acolhimento, visto que restou demonstrado nos autos que a aeronave PT-HKX foi operada sem que tenha ocorrido a incorporação da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2. Desta forma, não vislumbro que tenha ocorrido vício material na motivação do Auto de Infração.

152.2.19. Diante do exposto, considero que não restou demonstrado nulidade do Auto de Infração decorrente de vício em sua motivação.

152.3. Alegação de motivos para reforma da decisão, por considerar inadequada dosimetria da multa por ofensa aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade

152.3.1. O interessado dispõe que o Julgador de 1ª instância aplicou a multa máxima de R\$ 10.000,00 para cada uma das 610 supostas "operações" realizadas com a aeronave PT-HKX no período de 20/10/2009 a 18/05/2011, totalizando o montante que informa ser astronômico de R\$ 6.100.000,00, informando ser certo que não há em lugar algum a definição do que seja operação. Lembra e destaca a ausência de um conceito legal do que seria considerada uma operação, ressaltando a imprescindibilidade de tal definição para fins sancionatórios, razão pela qual não seria possível aplicar o disposto no item 39.9 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil. Alega que soma-se a esse fato a impossibilidade de um regulamento inovar no ordenamento jurídico brasileiro ao impor um agravamento de sanção, em virtude do Princípio da Estrita Legalidade que impera no Direito Administrativo e é decorrência lógica da estrutura do Estado Democrático de Direito. Alega que é nítida a impossibilidade de se considerar que a Recorrente cometeu 610 infrações por ter deixado de retirar a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" do referido placar para que constasse apenas a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", embora as demais providências tivessem sido tomadas, de modo que, somente por este motivo, a Decisão recorrida deveria ser reformada, a fim de anular ou, no mínimo, reduzir a multa aplicada.

152.3.2. Com relação às alegações de que não há a definição do conceito de "operação" já foi exposto neste Parecer que tal conceito existe na legislação e que a realização de uma operação corresponde à realização de um voo com uma aeronave (decolagem/pouso). Portanto, devem ser afastadas as alegações de que não existe tal definição previamente na legislação.

152.3.3. Quanto a referência à aplicação do disposto no item 39.9 do RBAC 39, quando foi efetuada a convalidação em sede de segunda instância em 23/05/2019 (SEI nº 2922771 e SEI nº 3022627) foi esclarecido que o RBAC 39 é aplicável para as operações realizadas a partir da data de 02/03/2011, em virtude de ser esta a data de entrada em vigor de tal regulamento. Enquanto que para as operações realizadas em datas anteriores a de 02/03/2011 o RBHA 39 é o regulamento aplicável. Sendo que no RBHA 39 já era previsto que ninguém pode operar uma aeronave a não ser em conformidade com os requisitos estabelecidos por diretrix de aeronavegabilidade aplicável. Portanto, não ocorreu inovação no sentido de impor agravamento da sanção, pois a conduta proibitiva já era prevista, desta forma não ocorre afronta ao Princípio da Legalidade.

152.3.4. No que tange à alegação de que é nítida a impossibilidade de se considerar que a Recorrente cometeu 610 infrações por ter deixado de retirar a expressão "MAX 60 SEGUNDOS", deve ser considerado que no presente processo o fato gerador dos 610 atos tidos como infracionais não é constituído pela não correção do placar do painel da aeronave PT-HKX, mas sim pela operação da aeronave por pelo menos 610 vezes após tal alteração do placar não ter sido realizada. Ou seja, a não correção do placar teve como consequência a realização de diversas operações irregulares.

152.3.5. Quanto às alegações do interessado relacionadas com a aplicação de circunstâncias atenuantes e agravante, esclareço que as mesmas serão avaliadas no item deste Parecer referente à dosimetria da sanção.

152.3.6. Aduz a presença do Princípio da Proporcionalidade no ordenamento jurídico brasileiro, considerando ser amplamente reconhecido tanto pela melhor doutrina pátria, quanto pela farta jurisprudência brasileira que se refere e se utiliza desse fundamental Princípio, que até por questões de ordem lógica e racional, na verdade considera que sustenta todo o Ordenamento Jurídico, justamente para proteger os direitos fundamentais dos cidadãos, assim como a ampla defesa e o direito de se conhecer os reais motivos do ato administrativo, até para que se possa se defender amplamente. Acrescenta que afora ser decorrência constitucional direta da Segurança Jurídica e do Estado Democrático de Direito consagrados na Carta Constitucional brasileira, o Princípio da Proporcionalidade vem expressamente previsto no art. 2º da Lei nº 9.784/1999. Alega que a doutrina de forma unânime defende que o Princípio da Proporcionalidade pode ser devidamente compreendido por meio de seus três elementos parciais: a adequação entre meio e fim; necessidade (exigibilidade ou vedação ou proibição do excesso ou escolha do meio mais suave); e proporcionalidade em sentido estrito. Considera que conjugando os três sub-princípios, um ato da Administração só é adequado se atingir o fim almejado e exigível, se causar o menor prejuízo possível, bem como se for ele proporcional em sentido estrito, resultando vantagens que superem as desvantagens, fato este que deve estar cabalmente demonstrado e motivado pelo executor do ato. Alega que deveria ser verificado pela Autoridade Administrativa se as medidas que por ela estão sendo tomadas neste caso seriam realmente suscetíveis de alcançar o objetivo pretendido, se as medidas seriam necessárias, ou seja, se nenhuma medida menos gravosa possibilitaria a obtenção do mesmo resultado (necessidade), e, ainda, uma vez atendidos os dois primeiros requisitos ser verificado se haveria ou não severidade exagerada em relação ao fim pretendido, isto é, se haveria desproporção entre o fim e o meio (proporcionalidade em sentido estrito). Argui que a Autuação não respeitou, nem de longe, o Princípio da Proporcionalidade, necessário e fundamental principalmente em se tratando de atos restritivos de direito. Expõe que a finalidade do ato administrativo em discussão seria penalizar pelo descumprimento de uma regra. Neste sentido, questiona: "Mas qual seria o interesse público protegido pela referida regra? Seria necessária a aplicação de multa no patamar de R\$ 6.100.000,00? Não haveria severidade exagerada em relação ao fim pretendido?".

152.3.7. Quanto a estas alegações relacionadas com o Princípio da Proporcionalidade, vale ressaltar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência. Outro ponto a se considerar quanto a esta alegação é que, na verdade, não cabe a esta servidora questionar a normalização própria desta ANAC, mas, sim, cumpri-la, não sendo esta a via própria para se alegar a ilegalidade das normas vigentes à época do fato e as atuais. Assim, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época (Resolução ANAC nº 25/2008).

152.3.8. Alega que as Diretrizes de Aeronavegabilidade são comandos emitidos pelo fabricante da aeronave ou pela Autoridade Aeronáutica a fim de implementar inovações tecnológicas e, conseqüentemente, atribuir maior segurança no âmbito da aviação ou ainda para garantir melhores e mais eficientes resultados, considera que mesmo entre os diferentes tipos de Diretrizes existe uma gradação de maior ou menor relevância. Informa que algumas Diretrizes são emitidas quando existe uma condição insegura que requer uma ação imediata por um proprietário ou explorador da aeronave, são as denominadas Diretriz de Aeronavegabilidade de Emergência. Nestes casos, informa que a aeronave é proibida de realizar voos até que a Diretriz de Aeronavegabilidade seja devidamente cumprida. Argumenta que algumas Diretrizes de Aeronavegabilidade, como a do caso em tela, não possuem tamanha gravidade e, por isso, evidentemente nem sequer são classificadas como Diretriz de Aeronavegabilidade de Emergência, sendo Diretrizes importantes, mas menos graves, e, portanto, chega à conclusão de que algumas Diretrizes possuem conteúdo mais programático, mais preventivo, algumas delas inclusive de cunho mais burocrático, se referindo a ajustes e readequações que melhorariam situações e desempenho, mas que não chegam ao ponto de gravidade profunda em que teriam que ter caráter emergencial de modo que alega ser imperioso reconhecer que há Diretrizes de Aeronavegabilidade que não expõem a risco a segurança de passageiros, razão pela qual inclusive é sempre concedido um prazo para o seu cumprimento, período este em que a aeronave pode inclusive continuar a ser utilizada normalmente. Dispõe que a irregularidade que ensejou a Autuação não é gravíssima e sequer demonstra desrespeito para com os passageiros, e que se referiu muito mais, na verdade, a ajustes ou readequações de operação, do que se referiria a situações eventualmente nefastas que colocariam em risco a integridade física de passageiros. Considera que a exigência em questão não acarretava risco desmedido ou gravíssimo, na medida em que por 29 anos a referida aeronave foi utilizada com plena segurança, sem nenhum incidente, e, por isso mesmo operou sem a referida exigência, não tendo causado dano algum ou exposto ninguém a risco. Informa que não há fundamento para a aplicação da multa em tão elevado patamar.

152.3.9. No que se refere à alegação de que as Diretrizes de Aeronavegabilidade são comandos emitidos pelo fabricante da aeronave ou pela Autoridade Aeronáutica, esta não merece acolhimento, posto que nos itens 39.17 do RBHA 39 e 39.5 e 39.5-I do RBAC 39 é claro que cabe à Autoridade a emissão de diretrizes de aeronavegabilidade. Portanto, as diretrizes de aeronavegabilidade não são comandos emitidos pelo fabricante da aeronave, as diretrizes podem até incorporar procedimentos estabelecidos pelos fabricantes, mas a competência para emissão de diretrizes de aeronavegabilidade é exclusiva da Autoridade. A título de exemplificação é possível constatar que no caso da diretrix de aeronavegabilidade de que trata o presente processo, sendo esta a CF-2007-13R2, a mesma foi emitida pela Autoridade de

aviação do país detentor do projeto de tipo da aeronave, além disso a diretriz incorpora procedimentos previstos no ASB nº 206-07-115 Revisão C, que é publicação técnica emitida pela Bell Helicopter, fabricante da aeronave. Sendo que o cumprimento com o que é requerido pelo referido ASB, no presente caso, só se torna obrigatório quando incorporado pela diretriz de aeronavegabilidade.

152.3.10. Quanto às alegações de que existem diferentes tipos de diretrizes de aeronavegabilidade e de que existirá uma gradação de maior ou menor relevância em virtude de existirem diretrizes de aeronavegabilidade emergência, estas também não podem prosperar. Inicialmente, cabe ser esclarecido que, de fato, existem as denominadas diretrizes de aeronavegabilidade de emergência, porém a legislação aplicável não define uma gradação entre as diretrizes de aeronavegabilidade. Uma diretriz de aeronavegabilidade de emergência pode ser emitida em função da gravidade e/ou urgência gerada por um determinado evento, entretanto, isto não descaracteriza o fato de que é requerido pela legislação o cumprimento de todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis.

152.3.11. Adicionalmente, quanto à alegação de que algumas Diretrizes possuem conteúdo mais programático, mais preventivo, algumas delas inclusive de cunho mais burocrático, se referindo a ajustes e readaptações que melhorarão situações e desempenho, mas que não chegam ao ponto de gravidade profunda em que teriam que ter caráter emergencial de modo que alega ser imperioso reconhecer que há Diretrizes de Aeronavegabilidade que não expõem a risco a segurança de passageiros, razão pela qual inclusive é sempre concedido um prazo para o seu cumprimento, período este em que a aeronave pode inclusive continuar a ser utilizada normalmente, deve ser considerado que, conforme já exposto, no RBHA 39 e RBAC 39 é previsto que uma diretriz de aeronavegabilidade é emitida quando existir uma condição insegura em um produto e essa condição tiver probabilidade de existir em outros produtos do mesmo tipo. Desta forma, não cabe a alegação de que existem diretrizes de caráter burocrático em virtude das mesmas só serem emitidas em função da possibilidade de existência de situação insegura.

152.3.12. Outro ponto a se considerar é que o fato do recorrente informar que a aeronave foi operada por 29 anos sem nenhum incidente não desconstitui a ocorrência dos atos tidos como infracionais reportados pela fiscalização, que dizem respeito a realização de 610 operações irregulares com a aeronave PT-HKX em função de não ter ocorrido o cumprimento do previsto na diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2.

152.3.13. O interessado dispõe que a decisão por tão grave punição é irrazoável e totalmente desproporcional, é medida totalmente desnecessária, afirma que uma medida menos gravosa com a redução do valor da multa aplicada possibilitaria a obtenção do mesmo resultado, e, ainda, considera ser evidente a existência de severidade exagerada em relação ao fim pretendido e não inviabilizaria a continuidade da atividade empresarial lícita, a função social da empresa, a manutenção dos empregos gerados. Dispõe que a severidade exagerada da multa é de fácil constatação, informando que aniquila inclusive e totalmente o direito ao exercício da atividade econômica da Recorrente, absolutamente protegido pelo próprio texto constitucional (artigo 170, da Constituição da República Federativa do Brasil). Acrescenta que a manutenção da multa em tão elevado patamar acarretará irremediavelmente na quebra da empresa e isso é de fácil e cabal comprovação, citando informações referente ao capital social da empresa e sobre valores referentes aos lucros obtidos. Acrescenta que não há dúvidas de que a cobrança efetiva à Recorrente de uma multa de R\$ 6.100.000,00 acarretaria no fechamento da empresa e, consequentemente, na violação ao Princípio da Função Social da Empresa, que é decorrência da previsão constitucional da Função Social da propriedade assegurado no art. 5º, inciso XXIII, bem como a já mencionada violação ao próprio artigo 170 da carta constitucional brasileira. Acrescenta que a empresa, mesmo sendo um ato jurídico inicialmente celebrado entre particulares, é uma via de organização econômica e social, que, assim sendo, afeta não somente os interesses particulares, mas também institucionais e de toda a atividade econômica e as decorrências sociais que a cerca e envolve, quais sejam, as relações trabalhistas, as obrigações tributárias, as relações comerciais com fornecedores e com bancos e financeiras. Considera que o fechamento da Recorrente não seria uma penalização somente para a própria, mas sim para toda a sociedade, tendo em vista a geração de empregos, o pagamento de tributos, além de movimentar a economia como um todo. Alega que o interesse público de coagir os administrados ao cumprimento de regras, que no caso, se refere a ajustes e readaptações que não colocam em risco a integridade física dos passageiros nem tenham caráter emergencial, não configura justificativa suficiente para aniquilar o direito fundamental da Recorrente ao Livre Exercício da Atividade Econômica, violando, assim, o Princípio da Proporcionalidade e da Razoabilidade, bem como o artigo 170 da Magna Carta.

152.3.14. Quanto a esta alegações, necessário, inicialmente, considerar que, conforme já exposto, o requerido por uma diretriz de aeronavegabilidade não se refere apenas a ajustes e readaptações que não oferecem riscos, além disso, o fato da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 não ser uma diretriz de aeronavegabilidade de emergência não altera o fato da necessidade estabelecida pela legislação aplicável de que a mesma deve ser cumprida.

152.3.15. Adicionalmente, é necessário considerar que em que pese tais alegações do interessado relativas ao valor da multa imposta, o valor aplicado pela autoridade a decidir em primeira instância está de acordo com o previsto na legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008), não podendo, assim, ocorrer afronta ao princípio da legalidade. Ademais, é necessário ainda considerar que o valor da multa foi correspondente ao número de operações tidas como irregulares e reportadas pela fiscalização desta ANAC no AI nº 07865/2011, sendo este número de 610 operações irregulares da aeronave PT-HKX em decorrência do não cumprimento com o requerido pela diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2.

152.3.16. A título de argumentação, destaca, por analogia, que o Supremo Tribunal Federal afirmou que os direitos fundamentais individuais, por si só, importam na limitação do Poder de Tributar, ou seja, o poder de tributar não pode ser excessivo a ponto de "tolher, cercar ou dificultar o pleno exercício de direitos básicos conferidos ao cidadão". Considera que tal entendimento é plenamente aplicável no caso em tela, de modo que o poder regulatório e, consequentemente, a competência sancionatória do Estado tem limites nos direitos fundamentais. Entretanto, cumpre esclarecer que o crédito, apesar de se assemelhar ao tributário, não possui as mesmas características, não podendo, então, ser comparado àquele, em função do crédito referente à sanção aplicada tem natureza não tributária de multa proveniente de infrações ao CBA e normas complementares.

152.3.17. Dispõe que não há dúvidas quanto à necessidade de reforma da Decisão Administrativa para a sua completa anulação ou, no mínimo, a redução da multa aplicada, em razão do Princípio da Proporcionalidade e da Razoabilidade. A fim de demonstrar a existência da violação aos Princípios da Proporcionalidade e da Razoabilidade, faz uma analogia com o Direito Penal, informando que as normas penais buscam, por meio da proteção de bens jurídicos muito relevantes, a pacificação e a viabilidade social, sendo certo que ninguém questiona a fundamental importância das normas de caráter penal. Pondera que a despeito da relevância e severidade do Direito Penal aplicam-se os Princípios da Proporcionalidade e da Razoabilidade, os quais informa que resultaram, no âmbito penal, inclusive na construção do chamado Princípio da Insignificância. Alega que em virtude do aludido Princípio, admite-se a exclusão da própria tipicidade penal, ou seja, não se considera o ato praticado como um crime, em virtude da mínima ofensividade da conduta do agente, do reduzidíssimo grau de reprovabilidade do comportamento e da inexpressividade da lesão jurídica provocada. Afirma que sua aplicação decorre do fato de que o Direito Penal não deve ocupar de condutas que produzam resultado cujo "desvalor" - por não importar em lesão significativa a bens jurídicos relevantes - não represente prejuízo importante, informando ser desproporcional incidir a repressão penal em um fato mínimo.

152.3.18. A respeito da menção ao princípio da insignificância deve ser considerado que o mesmo não se aplica ao caso em tela, visto que as operações irregulares da aeronave PT-HKX decorreram do não cumprimento do previsto na diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2. Ocorre que o não cumprimento do previsto em diretriz de aeronavegabilidade não pode ser considerado como condição de mínima ofensividade, visto que, conforme já exposto, o comando estabelecido por meio de diretriz de aeronavegabilidade é decorrente da existência ao menos de possibilidade de condição insegura em um produto aeronáutico. Ademais, outro ponto a ser observado é que não é porque a ação requerida pela diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-R2, no caso a alteração do placar fixado no painel da aeronave, é de baixa complexidade para ser executada, que tal ação seja de baixa relevância para a segurança, caso assim fosse não haveria diretriz de aeronavegabilidade emitida pela autoridade responsável pelo projeto de tipo da aeronave.

152.3.19. Alega que a conduta da Recorrente não acarretou lesão a bens jurídicos tão fundamentais, ou ainda, dramáticos ou tão relevantes, pois, reitera que as prescrições existentes na Diretriz de Aeronavegabilidade em comento já haviam sido incorporadas por meio da revisão no Manual de voo e o treinamentos dos pilotos, de modo que o "adesivo" no painel seria um mero lembrete, razão pela qual a Recorrente não expôs as pessoas a risco. Reitera ainda que o fato de que a aeronave operou por 29 anos sem as referidas prescrições e nunca causou qualquer dano ou risco. Entretanto, não prospera a alegação de que o placar no painel da aeronave seria mero lembrete, justamento pelo placar requerido pela diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 para ser fixado no painel de instrumentos da aeronave PT-HKX ter a função de informar a tripulação a respeito do procedimento operacional a ser evitado, sendo o mesmo uma das ações corretivas requeridas para ser implementada pela diretriz. Desta forma, afastado alegação de que a Diretriz de Aeronavegabilidade CF-2007-13R2 já havia sido incorporada para a aeronave PT-HKX, em virtude de ter sido constatado pela fiscalização o não cumprimento com o requerido pela diretriz, devendo ser considerado que apesar de informar que a diretriz já estava cumprida o interessado não apresenta comprovação de sua alegação, diante disso é necessário observar o estabelecido no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir:

152.3.20. Assim, é relevante destacar que a mera alegação do interessado destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

152.3.21. O interessado requer que seja cancelado o Auto de Infração, mas não apresenta comprovações que possam corroborar com o seu requerimento. Quanto ao requerimento referente à diminuição do valor da multa, necessário considerar que no item deste Parecer relativo à dosimetria da sanção será abordado o valor da multa a ser aplicada.

152.4. Alegação sobre os motivos para reforma da decisão, informando inconstitucionalidade da cobrança de multa com caráter confiscatório

152.4.1. No que se refere à alegação de que foi aplicada multa em valor grotesco e notadamente confiscatório, ferindo, de forma patente, as garantias constitucionais do cidadão, notadamente as expressas nos artigos 145, §1º e 150, inciso IV da Constituição Federal de 1988 e de que a vedação ao confisco, além de presente expressamente na Constituição Federal, é analisada de forma clara pela doutrina pátria, em que alega que demonstrada a inconstitucionalidade dos tributos confiscatórios, cumpre ressaltar que não só estes estão sujeitos às regras elencadas nos arts. 145, §1º, e 150, inciso IV da CF, mas também as multas aplicadas pela Administração Pública, pois o comando contido nos referidos dispositivos constitucionais não se aplica tão somente ao tributo propriamente dito, pois tais determinações constitucionais se referem ao direito de propriedade, quanto a isto vale ressaltar que os artigos 145 e 150 da Constituição Federal são relativos ao TÍTULO VI "DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO" e do CAPÍTULO I "DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL", assim a menção ao princípio do não confisco não se aplica ao caso em tela, na medida em que o crédito, apesar de se assemelhar ao tributário, não possui as mesmas características, não podendo, então, ser comparado a ele. A interessada declara, ainda, exorbitância da multa aplicada. Contudo, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época do fato (Resolução ANAC nº 25).

152.4.2. Alega que há que se dar uma interpretação histórica e teleológica aos dispositivos para que seja alcançada a real intenção do constituinte, qual seja, evitar que o patrimônio particular seja anulado com a atuação da Administração Pública, seja no âmbito tributário, seja no âmbito regulatório administrativo, situação que pode ocorrer se a multa não estiver sujeita a tal limitação subjetiva. Argui que é vedado admitir-se que uma sanção administrativa tenha sua natureza subvertida, ao se permitir multas com valores exacerbados, de modo a resultar na apreensão da propriedade do administrado pela Administração Pública, sem que seja oferecida ao prejudicado qualquer compensação em troca. Conclui que a aplicação de multa no valor de R\$ 6.100.000,00 resulta em atividade tipicamente confiscatória, de modo que é nítido que a multa aplicada atinge o mínimo vital da pessoa jurídica, que corresponde ao montante necessário para a remuneração de seus empregados, renovação de seu estoque, pagamento de seus fornecedores, cumprimento das suas obrigações tributárias, manutenção do capital de giro, isto é, o indispensável para a manutenção e continuidade da empresa. Com relação a estas alegações reitero que não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25).

152.4.3. Dispõe que deve ser extirpada ou no mínimo reduzida drasticamente a multa cobrada nos presentes autos. Ressalta que, caso isso não seja feito ainda na esfera administrativa, a multa excessiva aplicada pela Autoridade Fiscal deverá, mais cedo ou mais tarde, vir a ser derrubada, face à possibilidade e o dever do Poder Judiciário de reduzir tais excessos perpetrados pela Administração Pública. Quanto à solicitação de redução da multa, é importante considerar que o valor sugerido para ser aplicado para cada ocorrência, assim como, o valor total da sanção será abordado no item referente à dosimetria da sanção deste Parecer.

152.4.4. Diante do exposto, afasto as alegações em questão do interessado.

152.5. Alegação sobre os motivos para reforma da decisão, discorrendo sobre *bis in idem*

152.5.1. Alega que o Auto de Infração descreveu o suposto ato infracional como "operação de aeronave sem incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade", descrição esta que afirma ser totalmente genérica e não condizente com a realidade da empresa Recorrente. Isto porque, avalia que a empresa Recorrente não realizou "operação" de aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade, pois informa que a referida Diretriz foi incorporada por meio da revisão do Manual de voo e o consequente treinamento dos pilotos. Dispõe que independentemente da interpretação que se dê ao conceito de "operação", não há que se falar que qualquer operação foi realizada sem a implementação da referida Diretriz de Aeronavegabilidade. Alega que, caso se admita, que o conceito de operação adotado pelo que se compreende da decisão de primeira instância estaria correto, ainda assim, há uma vedação imposta pelo princípio do "non bis in idem". Relembra que a aplicação de tal princípio é associada à proibição de que o Estado imponha a um indivíduo uma dupla sanção ou um duplo processo (*ne bis*) em razão da prática de um mesmo crime (*idem*), sendo que crime aqui pode ser entendido como ato e referido princípio é plenamente aplicável ao Direito Administrativo.

152.5.2. Quanto a estas alegações deve ser considerado que não há que se falar que a descrição do AI nº 07865/2011 seja genérica, visto que, conforme já demonstrado no campo referente ao histórico é possível constatar a existência das informações referentes à aeronave, à diretriz de aeronavegabilidade que deixou de ser cumprida, ao período das operações tidas como irregulares, o número de operações consideradas irregulares, assim como, outras informações.

152.5.3. Com relação à argumentação de que a diretriz já estava incorporada na aeronave por meio da revisão do Manual de voo e o consequente treinamento dos pilotos, esta já foi enfrentada neste Parecer e deve ser afastada.

152.5.4. Com relação à alegação de *bis in idem*, a aplicação de sanção pelas 610 operações tidas como irregulares realizadas com a aeronave PT-HKX não configuram a incidência de *bis in idem*, visto que se tratam de ocorrências autônomas, com datas, locais e horários diferentes, devendo ser afastada tal alegação, em função de serem fatos diferentes. Desta forma, não se está aplicando mais de uma sanção por um mesmo ato praticado, mas sim ocorreu a aplicação da sanção por cada fato distinto ocorrido. Assim, resta evidenciada a inócuência de *bis in idem*.

152.5.5. O interessado argui que caso se considere que a Diretriz de Aeronavegabilidade não teria sido implementada e que o conceito de operação adotado pela decisão de primeira instância estaria correto, o que só se admite a título de argumentação, a Recorrente será punida várias vezes por um único ato, qual seja, a suposta ausência de implementação da Diretriz de Aeronavegabilidade. Acrescenta que todos os fatos que foram punidos (operações) foram decorrentes do mesmo ato punível e que tomando-se emprestado, com o rigor necessário, os termos do Direito Penal ao Direito Administrativo Sancionador, a conduta tipificada não implicaria em delitos distintos, mas em crime único. Entretanto, não prospera a alegação de que a recorrente está sendo punida várias vezes por um único ato que seria a não implementação da diretriz de aeronavegabilidade, visto que o fato gerado descrito no AI nº 07865/2011 é referente à realização de operações irregulares da aeronave PT-HKX, configurando cada operação um ato infracional distinto, ainda que o motivo da irregularidade da operação seja decorrente do não cumprimento de uma única diretriz de aeronavegabilidade, pois a cada vez que foi realizado um voo em situação irregular com a aeronave não aeronavegável ocorre uma infração.

152.5.6. Diante do exposto, não é possível atender ao pedido do interessado de que o mesmo seja punido apenas uma única vez, em função da fiscalização ter relatado a ocorrência de 610 operações irregulares.

152.6. Com relação aos pedidos apresentados pelo interessado no recurso, esclarece-se que não considero que reste demonstrada a nulidade da intimação da Recorrente da lavratura do Auto de Infração, não cabendo, assim, a reabertura de prazo para impugnação do Auto de Infração, bem como, não cabe o retorno dos autos à primeira instância administrativa.

152.7. Entendo que não deve ser concedido integral provimento ao recurso em função de não reconhecer a nulidade do Auto de Infração.

152.8. Quanto à solicitação de provimento do recurso a fim de reformar a Decisão recorrida, a fim de que seja afastada ou, no mínimo, reduzida drasticamente a multa de R\$ 6.100.000,00, esclareço que no item referente à dosimetria da sanção será avaliada a possibilidade de alteração do valor da multa, entretanto, não foi identificada violação aos Princípios da Proporcionalidade, da Razoabilidade, do Não Confisco, da Capacidade Contributiva e do *Non Bis in Idem*.

152.9. Não é possível deferir o pedido de prazo suplementar de 30 dias para reelaboração de

argumentos e juntada de mais documentos, em virtude de o prazo de recurso concedido estar de acordo com o previsto em lei e nas normas aplicáveis. Além disso, posteriormente, em sede recursal o interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração, da possibilidade de ocorrer gravame a sua situação e sobre as diligências efetuadas, ocasião em que o interessado pôde, e assim o fez, apresentar novas considerações.

152.10. Quanto ao requerimento de que seja possibilitada a realização de sustentação oral perante a Junta Recursal da ANAC para a qual deverão seus Patronos ser pessoal e devidamente intimados, deve ser observado o estabelecido no inciso I do art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 42. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente:

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo;

(...)

152.11. No presente caso a decisão de primeira instância aplicou a pena de multa de R\$ 10.000,00 para cada uma das 610 operações realizadas com a aeronave PT-HKX, totalizando o valor de R\$6.100.000,00. Portanto, tendo em conta o disposto no inciso I do art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, o valor da multa por infração aplicada em sede de primeira instância e a orientação da ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância) de que deve ser prolatada decisão monocrática quando a decisão de primeira instância aplicou somente a pena de multa em valor igual ou inferior a R\$10.000,00 por infração, desta forma, não cabe o julgamento do presente processo em sessão de julgamento, ocasião em que é prevista a realização de sustentação oral, conforme referenciado no Instrução Normativa (IN) ANAC nº 135/2019.

152.12. Na manifestação complementar de recurso o interessado dispõe sobre a inaplicabilidade de norma e falta de razoabilidade. Informa que da leitura da diretriz CF-2007-13R2, verifica-se que a autoridade canadense expressamente informa que a orientação deriva de investigações feitas no motor "Rolls Royce 250-C20" (vide campo "background"). Informa que, de acordo com o *Operation and Maintenance Manual* do motor, além do tipo 250-C20 "puro", existem outros, a saber, M250-C20B, M250-C20F, M250-C20I, M250-C20S e M250-C20W. Observa que o motor instalado na aeronave objeto da atuação era da série M250-C20B, assim considera no mínimo desarrazoado que se interprete a diretriz de aeronavegabilidade de modo extensivo – sobretudo no âmbito de um processo administrativo sancionador. Acrescenta que caso a autoridade originária quisesse propagar uma indicação de segurança que versasse sobre todas as séries do motor em referência, certamente teria deixado clara sua pretensão. Cita, como exemplo, que na CF-2018-23 (que revogou a DA objurgada) a reguladora canadense faz expressa menção ao fato de ter sido sua recomendação amparada em observações dos motores "Rolls Royce 250-C20 Series" (avalia que somente em 2018 ampliou-se o escopo de análise para abarcar os demais tipos).

152.13. Com relação às alegações acima, cabe observar o que dispõe a diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 a respeito da aplicabilidade da mesma. Neste sentido segue o que está previsto no campo "Applicability" da referida diretriz:

CF-2007-13R2

(...)

Applicability: Bell Helicopter Textron Canada (BHTC) Model 206B series helicopters including those converted from model 206A, serial numbers up to 4675, and 206L helicopters serial numbers 45001 through 45153 and 46601 through 46617.

(...)

152.14. Analisando o campo específico para estabelecer a aplicabilidade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, verifica-se que a mesma é aplicável para helicópteros do fabricante Bell Helicopter Textron Canada (BHTC) do modelo 206B series, incluindo aqueles convertidos do modelo 206A, números de série (SN-Serial Number) até 4675 e helicópteros do modelo 206L/SN 45001 até 45153 e 46601 até 46617, ou seja, as limitações de aplicabilidade estabelecidas na diretriz de aeronavegabilidade referem-se aos modelos e números de série das aeronaves, e não são em função dos modelos de motores instalados nas aeronaves citadas. No caso em questão a aeronave de marcas PT-HKX é do modelo Bell 206B e número de série 3148, estando, portanto, incluída na aplicabilidade prevista na diretriz de aeronavegabilidade, em função da previsão de inclusão das aeronaves do modelo 206B até o número de série 4675.

152.15. Quanto à informação de que no campo "Background" a autoridade canadense expressamente informa que a orientação deriva de investigações feitas no motor "Rolls Royce 250-C20" e que de acordo com o *Operation and Maintenance Manual* do motor, além do tipo 250-C20 "puro", existem outros, a saber, M250-C20B, M250-C20F, M250-C20I, M250-C20S e M250-C20W, acrescentando que o motor instalado na aeronave objeto da atuação era da série M250-C20B, deve ser considerado que no campo "Background" a autoridade apresenta informações relativas ao histórico da diretriz de aeronavegabilidade e aos motivos que levaram à emissão da mesma, entretanto, este campo não é o que traz a informação referente à aplicabilidade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, informação que, conforme já esclarecido, consta do campo "Applicability", que não dispõe sobre os modelos de motores instalados nas aeronaves, mas sim define modelos de aeronaves e números de série para os quais a diretriz é aplicável. Neste sentido, é importante analisar o texto do campo "Background" contido na diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2:

CF-2007-13R2

(...)

Background: Transport Canada has been advised of several third stage turbine wheel failures used in Rolls Royce 250-C20 engines. Rolls Royce has determined that detrimental vibrations can occur within a particular range of turbine speeds, which are a potential contributing factor to these failures. BHTC has revised the rotorcraft flight manuals and provided a decal to inform pilots to avoid steady state operations at these engine turbine speeds.

This revision mandates a new Flight Manual Amendment and installation of a new decal.

(...)

152.16. Verifica-se que o campo "Background" da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 refere-se aos motores Rolls Royce 250-C20 de maneira genérica/abrangente sem especificar qual o subtipo específico. Além disso, conforme já exposto tal campo da diretriz não é o que se destina a definir a aplicabilidade da mesma.

152.17. Apenas com intuito de elucidar totalmente a questão torna-se relevante observar por completo e minuciosamente o disposto no campo "Applicability" da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, voltando à análise de tal campo da diretriz, observa-se que a mesma é aplicável a aeronaves Bell dos modelos 206B (incluindo aquelas convertidas do modelo 206A) e 206L. Neste sentido, cabe analisar os modelos de motor com os quais tais modelos de aeronaves podem ser equipadas.

152.18. Primeiramente, cumpre esclarecer que a aeronave do modelo 206B, modelo da aeronave PT-HKX, é aeronave que consta da lista de produtos aeronáuticos isentos de certificação de tipo no Brasil, conforme pode ser verificado no link <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/Produtos/Isentos/Isent.asp?OrgCodi=000129>. Cumpre elucidar, ainda, que o fato do modelo da aeronave ter sido isento de certificação de tipo no Brasil não isenta os operadores das aeronaves do cumprimento das normas de manutenção e operação das aeronaves deste modelo.

152.19. Na sequência, é possível verificar que a Autoridade Primária responsável pela certificação de tipo de aeronaves do modelo Bell 206B é o Transport Canada e o nº do Certificado de Tipo emitido para tal aeronave é o H-92, tais informações podem ser consultadas no link <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/Produtos/ProdutoDetail.asp?ProdCodi=0000137&Isent=S>.

152.20. Posteriormente, analisando o Certificado de Tipo H-92 que pode ser obtido no site eletrônico da autoridade canadense (Transport Canada) no link https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/nico-celn/c_d.aspx?lang=eng&aprv_num=H-92&ISU_NUM=28&START_DATE=2019-09-19&AUTH_DESC=&DESC=&FRGN_NUM=&aprv_type=TA&PARTS_NUM=&id_num=1094 é possível verificar que as aeronaves do modelo Bell 206L também tem sua certificação de tipo aprovadas por meio do Type Certificate Data Sheet (TCDS) nº H-92, visto que tal TCDS é referentes às aeronaves dos modelos 206, 206A, 206A-1, 206B, 206B-1, 206L, 206L-1, 206L-3, 206L-4 e 407.

152.21. No TCDS H-92 é previsto que as aeronaves do modelo 206B podem ser equipadas com os seguintes motores:

- Rolls-Royce (Allison) Model 250-C20
- Rolls-Royce (Allison) Model 250-C20B
- Rolls-Royce (Allison) Model 250-C20J

152.22. Além disso, no TCDS H-92 é previsto que as aeronaves do modelo 206L podem ser equipadas com os seguintes motores:

- Rolls-Royce (Allison) Model 250-C20B ou 250-C20J.

152.23. Considerando que a aplicabilidade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 é referente a aeronaves dos modelos 206B e 206L e tendo em conta os modelos de motores previsto para serem instalados em cada uma dessas aeronaves, caso prosperasse o argumento de que a diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 só é aplicável a aeronaves equipadas com motores do modelo 250-C20 "puro" a mesma diretriz não poderia ser aplicável às aeronaves do modelo Bell 206L, visto que, conforme exposto acima, tal modelo de aeronave não tem previsão segundo o TCDS H-92 de ser equipada com motores Rolls-Royce 250-C20 "puro". Porém, como na realidade a diretriz também é aplicável às aeronaves do modelo Bell 206L e tendo em conta todo o exposto a respeito da aplicabilidade prevista para tal diretriz, tal argumentação não merece prosperar.

152.24. Quanto à referência feita à diretriz de aeronavegabilidade CF-2018-23, na qual informa que a reguladora canadense faz expressa menção ao fato de ter sido sua recomendação amparada em observações dos motores "Rolls Royce 250-C20 Series", avaliando que somente em 2018 ampliou-se o escopo de análise para abarcar os demais tipos, é possível constatar por meio da análise da referida diretriz de aeronavegabilidade, apresentada pelo interessado junto a sua manifestação complementar ao recurso e constante do documento SEI nº 2960836, que tal diretriz, de fato, superou a diretriz CF-2007-13R2. Além disso, verifica-se que no campo "Background" da diretriz de aeronavegabilidade CF-2018-23 é citado o termo "Rolls Royce 250-C20 Series engines", o que só confirma o entendimento que está se fazendo referência aos modelos de motores Rolls Royce 250-C20 de maneira abrangente, sem especificar o "traço" específico. Porém, mais uma vez tal informação consta do campo "Background" que se destina a apresentar informações referentes ao histórico da diretriz de aeronavegabilidade, verifica-se que também na diretriz CF-2018-23 não consta no campo "Applicability" informações referentes aos tipos de motores que equipam as aeronaves, sendo que mais uma vez a aplicabilidade da diretriz é definida em função do modelo e número de série das aeronaves.

152.25. Ainda com relação às alegações que questionam a aplicabilidade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 à aeronave PT-HKX, cabe observar que no FOP 123 nº 014/HELMARTE/2011 (fls. 743/744 do volume SEI nº 1109432) para a não conformidade de nº 10 o interessado apresenta a seguinte resposta "A EMPRESA REALIZOU OS REGISTROS DE CUMPRIMENTO DA DIRETRIZ CANADENSE CF2007-13 R2 PARA AS AERONAVES DE MARCAS PT-HKX, PT-HQX E PR-IBN, CONFORME FCDA'S EM ANEXO. A EMPRESA CORRIGIU O MAPA DE CONTROLE DE AD/DA'S.". Analisando a referida resposta apresentada pela empresa é possível constatar que a mesma não questionou à ANAC quanto a uma possível não aplicabilidade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 na ocasião, pelo contrário, a empresa promoveu o cumprimento de tal diretriz para a aeronave PT-HKX, indicando, assim, considerar a mesma aplicável a sua aeronave.

152.26. Diante de todo o exposto, afastando as alegações apresentadas pelo interessado com vistas a demonstrar a inaplicabilidade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 para a aeronave PT-HKX, destacando que conforme previsto no art. 36 da Lei nº 9.784/1.999 cabe ao interessado a prova dos fatos que alegar, entretanto, não considero que tal alegação tenha sido comprovada pelo interessado no presente caso. Importante ainda destacar que a mera alegação do interessado destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração.

152.27. O interessado alega que as revisões de manuais e a instrução dos pilotos, tal como requerido na Parte A da CF-2007-13R2, já haviam sido providenciadas a contento, mitigando, assim, problemas quanto a segurança operacional. Afirma que a prescrição contida na diretriz de aeronavegabilidade já havia sido incorporada por meio do treinamento de pilotos e da revisão dos manuais próprios, de tal forma que a referida etiqueta (Part B) seria apenas um lembrete adicional. Entretanto, estas alegações já foram exaustivamente enfrentadas ao longo deste Parecer, de forma que as mesmas já foram afastadas. Além disso, apenas de maneira a reforçar o que já foi exposto verifica-se que no campo "Background" da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 é informado "This revision mandates a new Flight Manual Amendment and installation of a new decal", informando que a diretriz requer a alteração do manual de voo e a instalação de um novo placar, desta forma, é explícito a necessidade de instalação do placar requerido. Adicionalmente, no campo das ações corretivas requeridas da diretriz também está explícita a necessidade de cumprimento da Parte A e da Parte B da diretriz, assim o cumprimento de apenas uma parte do requerido não isenta o cumprimento da diretriz de aeronavegabilidade por completo.

152.28. Aborda o direito administrativo sancionador, fazendo menção ao "princípio da lesividade ou ofensividade". Informa que este, traduz a necessidade de ofensa efetiva a bem jurídico, não bastando a incidência em conduta formalmente típica, mas inofensiva. Considera que não pode o Regulador configurar como infração uma mera desobediência ou uma simples transgressão de uma norma ou de um dever jurídico. Argumenta que o princípio da razoabilidade deve, em qualquer caso, ser observado. Alega que no presente caso o eventual sancionamento seria desarrazoado. Cita trechos de obras e argumenta que as construções doutrinárias citadas surgiram a partir do momento em que se assimilou a insuficiência do ideal de legalidade para justificar os atos estatais – os quais, apesar de assentados em alguma espécie de norma, mostravam-se descomedidos ou dissonantes com uma concepção pura de interesse público. Daí, necessária a idealização de uma proposição que assumisse dois vieses, um de suporte à aceitabilidade da atuação do Estado e outro de resguardo à congruência e plausibilidade dos atos praticados. Contudo, a despeito do Princípio da Lesividade ou Ofensividade cumpre observar que o fato em questão visa a tratar matéria no âmbito administrativo, ou seja, no presente caso visa-se analisar e julgar se houve, ou não, descumprimento da legislação e normas que dispõem sobre aviação civil. Assim, não cabe a esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância analisar possíveis consequências da infração no âmbito da esfera penal ou civil, há menos que estas possam ser apreciadas como uma circunstância agravante para dosimetria da pena (Resolução ANAC nº 472/2018, art. 36, §2º).

152.29. O interessado alega que o expressivo sancionamento pretendido, especialmente em uma época em que a economia do país se acha vacilante, simplesmente redundaria na extinção do operador de transporte aéreo público. Sintetiza da seguinte forma o cenário a ser desencadeado: a) demissão de todo quadro de funcionários (dezenas de pessoas); b) desocupação do hangar sede – gerando ociosidade no sítio aeroportuário; c) não recolhimento de tributos; d) desabastecimento dos serviços de transporte aéreo por helicópteros na região (uma das poucas empresas devidamente homologadas). Entretanto, em que pese tal cenário descrito pelo interessado, deve ser considerado que não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008).

152.30. O interessado considera que, além de inadequada (haja vista a inaplicabilidade da CF-2007-13R2), a penalidade intentada não se prestaria aos próprios fins (pelo contrário, apenas importaria a derrocada de um operador homologado), razão pela qual afirma ser imperioso que o Colegiado recursal reconheça a improcedência da atuação ou a invalidade do ato e da condenação por falta de razoabilidade. Contudo, não restou demonstrada a inaplicabilidade da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 à aeronave PT-HKX. Além disso, quanto ao questionamento referente ao fim da penalidade imposta é relevante considerar que, na verdade, não cabe a esta servidora questionar normatização própria desta ANAC, mas, sim, cumpri-la, não sendo esta a via própria para se alegar a ilegalidade das normas vigentes à época do fato e as atuais.

152.31. Posteriormente, aborda o reconhecimento da infração continuada, reforçando a necessidade da ocorrência da mesma ser reconhecida. Entende ter faltado na decisão de primeira instância o sensato reconhecimento de que a situação fática exposta se consubstancia em infração continuada e que, nesta condição, deve receber um tratamento diferenciado – com a aplicação de uma única sanção (com as devidas agravantes, se for o caso). Destaca que a não aplicação desta ficção jurídica no âmbito administrativo, a bem da verdade, causa grande estranheza. Acrescenta que a própria Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC em diversos julgados, reconheceu a necessidade de se aplicar o instituto mencionado em seus processos sancionadores. Neste sentido, cita como exemplo os processos administrativos nº 00065.148858/2012-41 e nº 00066.044937/2013-55. Menciona que o art. 1º da Lei nº 9.873/996 referiu-se ao termo infração continuada mas não o definiu. Assim sendo, informa que a doutrina administrativista se socorre às lições de Direito Penal, especialmente no que tange à conceituação de "crime continuado", para construir um raciocínio analógico a balizar o instituto. Afirma que os requisitos para concepção de tal ficção jurídica seriam: I) pluralidade de condutas; II) pluralidade de crimes da mesma espécie; III) nexa da continuidade delitiva. Aborda a multiplicidade de comportamentos, alegando que o próprio Inspetor da ANAC denota a existência de mais de uma ocorrência. Sobre a pluralidade de infrações da mesma espécie considera que também parece se fazer presente e que as ditas transgressões perpetradas são idênticas (estando, por óbvio, previstas no mesmo dispositivo legal). Com relação ao tópico nexa da continuidade delitiva avalia que se desdobra em outros, a saber: condições de tempo; condições de espaço; maneira de execução e outras condições semelhantes. Informa que o primeiro encontra-se intimamente relacionado ao aspecto cronológico, isto é, deve haver uma certa periodicidade que permita observar uma uniformidade entre as ocorrências sucessivas e que no caso as supostas infrações ocorram seguidamente – vide diários de bordo e relatórios anexados aos autos. Avalia que o segundo, relacionado às condições de espaço, por envolver no caso em debate uma mesma empresa e operações nas mesmas bases territoriais, não oferece dificuldades. E que os últimos elementos também se afiguram presentes. Percebe que o modo e a forma de praticar a infração, além do próprio sequenciamento, indicam a homogeneidade das ações, razão pela qual pode-se deduzir a ideia de continuidade infracional. Observa que do Auto de Infração nota-se que a ANAC realizou inspeção na

sede da empresa Recorrente em uma data específica e que nesta (única) oportunidade, teria sido verificado que a Helimarte Táxi Aéreo teria realizado operações supostamente ao arripio dos expedientes regulatórios. Assim, afirma ser prudente observar que todos os fatos questionados pela fiscalização naquela ocasião, além de idênticos, ocorreram em um curto espaço temporal. Informa que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (e de diversos Tribunais Regionais Federais) expressa entendimento de que a sequência de várias infrações de mesma natureza, apuradas em uma única ocasião, é considerada como continuada e, portanto, sujeita à imposição de multa singular a ser fixada de acordo com a gravidade da infração cometida. Cita julgados neste sentido. Adicionalmente, também cita decisão colegiada da ANAC. Acrescenta que compulsando os autos do presente feito, tem-se que: (a) as ditas irregularidades foram constatadas em uma única oportunidade; (b) materializadas em um único auto de infração (nº 7865/2011); e (c) versam sobre infrações de natureza idêntica (capituladas no art. 302, III, "e"/CBA); e (d) ocorreram de modo sequenciado (contínuo). Argumenta que em se tratando de um entendimento já assente nos Tribunais pátrios e que se amolda com perfeição ao presente caso, prudente que a Agência Reguladora, em caso de imposição de pena pecuniária, o fizesse de modo adequado, ou seja, singularmente (pela conduta em si). Alega que ocorrendo uma nítida inadequação quando do julgamento em primeira instância, considera que torna-se necessário que o Colegiado reforme a decisão singular de modo a se outorgar o desfecho de procedência do pedido de reconhecimento de infração continuada e a necessidade de aplicação de uma única multa pela conduta praticada, vez que considera que as circunstâncias do caso concreto assim permitem.

152.32. Quanto aos argumentos acima, referentes ao reconhecimento da infração continuidade e aplicação da continuidade delitiva, é importante observar que tal instituto, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito deste ente público. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta agência e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistia previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração. Assim, não está definido o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o referido instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados.

152.33. Corroborando com o que foi exposto, deve ser observado ainda o estabelecido nos § 2º e 3º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, que registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

152.34. Atualmente, na Resolução ANAC nº 472/2018 está previsto que:

Resolução ANAC nº 472/2018

(...)

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.

(...)

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá motivação explícita, clara e congruente, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.

(...)

152.35. Neste mesmo sentido, verifica-se que o raciocínio exposto também é corroborado pela Resolução ANAC nº 472/2018. Importante observar que no §2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/2018 é prevista a possibilidade da infração continuada conforme normativo específico, entretanto, não foi instituído normativo neste sentido no âmbito da ANAC.

152.36. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Desta forma, possíveis aplicações do instituto da infração continuada em processos administrativos sancionadores da ANAC não encontram respaldo nos normativos citados.

152.37. Na manifestação do interessado após a convalidação e notificação sobre a possibilidade de ocorrer gravame aduz a inaplicabilidade da norma e falta de razoabilidade e o reconhecimento de infração continuada reiterando alegações apresentadas na peça recursal complementar, contudo estas alegações já foram enfrentadas e afastadas no presente Parecer.

152.38. Além disso, quanto às alegações referentes à aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes apresentadas pelo interessado, estas serão analisadas no item relativos à dosimetria da sanção.

152.39. Deve-se, assim, afastar as alegações da empresa interessada, visto que a Empresa não trouxe aos autos qualquer comprovação que possa afastar sua responsabilidade quanto aos atos infracionais em questão.

ENQUADRAMENTO E DOSIMETRIA DA SANÇÃO

153. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada, após convalidação, para os 570 atos tidos como infracionais, relativos ao período de 20/12/2009 até 01/03/2011, na alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA 39; e para os 40 atos tidos como infracionais, relativos ao período de 02/03/2011 até 25/03/2011, alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

154. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada uma das 610 operações realizadas com a aeronave PT-HKX, foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a captação da infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

155. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

156. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo II, Tabela III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$

4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que há mais agravantes do que atenuantes deve ser aplicado o valor máximo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

157. Circunstâncias atenuantes

157.1. Em sede de recurso, o interessado informa que estão presente todas as circunstâncias atenuantes.

157.2. O interessado expõe que a Autoridade Julgadora entendeu que não estariam presentes as atenuantes relativas ao reconhecimento da prática da infração e a adoção voluntária de providências para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, sob o argumento de que a ora Recorrente não teria apresentado defesa e que não constaria nos autos que ela teria aplicado a Diretriz de Aeronavegabilidade. Alega que tal argumento não merece prosperar, pois a Recorrente demonstrou cabalmente que havia adotado amplas e variadas providências não só no sentido de aplicar a Diretriz de Aplicabilidade, promovendo a retirada da expressão "MAX 60 SEGUNDOS" antes de ser proferida a Decisão ora recorrida, conforme informa que é atestado pela Fiscalização feita pela ANAC, ocasião em que foi emitido o FOP 109 em 17/06/2011, no qual a Autoridade atestou no item 11 que a "Diretriz foi cumprida, como verificado através de inspeção física na aeronave", como também outras providências variadas para a melhoria e aprimoramento de suas atividades. Destaca que a referida informação foi ratificada por meio da emissão do FOP 123 em 28/06/2011, na qual consta em seu item 10 que a "empresa realizou os registros de cumprimento da Diretriz Canadense CF-2007-13R2 para as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, conforme FCDA's em anexo". Alega que não há dúvidas quanto ao fato da ora Recorrente ter cumprido a Diretriz de Aeronavegabilidade em comento antes de ser proferida a Decisão de 1ª instância administrativa, de modo a atender as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do art. 22 da Resolução nº 25/2008 da ANAC. Acrescenta que a Recorrente aprimorou seus processos a fim de erradicar erros e atrasos no cumprimento de Diretrizes, o que comprova a adoção de medidas a fim de evitar eventuais infrações.

157.3. Com relação a estas alegações, no que tange à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente ao reconhecimento da prática da infração, deve ser considerado o estabelecido na súmula administrativa ANAC nº 001/2019 apresentada a seguir:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

157.4. Considerando, o exposto na súmula administrativa ANAC nº 001/2019 não é cabível a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, em virtude da apresentação pelo autuado de alegações contraditórias ao reconhecimento da prática da infração.

157.5. Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, o interessado apresenta alegações no sentido de demonstrar que cumpriu com o requerido pela diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 para a aeronave PT-HKX antes da decisão de primeira instância, porém é necessário considerar que tal condição atenuante dispõe sobre a adoção voluntária de providências, neste sentido, executar uma obrigação prevista na legislação após ter sido constatado o descumprimento da norma pela fiscalização não tem característica de voluntariedade. Desta forma, o cumprimento com a diretriz de aeronavegabilidade era uma obrigação do regulado, caso contrário não poderia operar/realizar voo com a aeronave PT-HKX, assim, a providência adotada pela empresa não pode ser considerada como voluntária.

157.6. No que tange à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, relativa à inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, em sede de recurso o interessado informa que não há dúvidas a respeito da sua existência, na medida em que a própria Decisão recorrida afirma que não houve aplicação de penalidade no último ano. Porém, em sede de segunda instância o interessado foi notificado a respeito da possibilidade de ocorrer gravame a sua situação, diante da possibilidade de afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 para 393 atos tidos como infracionais (operações irregulares dos números 1 até 85 e do 303 até 610 listadas na Tabela 1 deste Parecer).

157.7. Na sequência, após ser devidamente notificado informa que a premissa minorante contida no art. 36, § 1º, III da Resolução nº 472/2018/ANAC é textualizada da seguinte forma: "a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento". Alega que em consulta ao citado documento SEI nº 3036783, o qual cataloga quatro telas do SIGEC e quatro autos de infração, é possível notar que em momento algum resta informada qual a data do trânsito em julgado dos referidos processos e que basta uma simples leitura para se verificar que o relatório aponta tão somente "data de vencimento" e "data de pagamento" (o que considera que certamente não se confunde com o marco temporal constante no art. 36, § 1º, III da Resolução nº 472/2018/ANAC). Questiona que se a informação necessária para aquilatar o acerto quanto ao reconhecimento da circunstância atenuante não se acha evidenciada nos impressos mencionados, de onde se obteve a referência para prejudicar o Recorrente?

157.8. Acrescenta que a mesma situação pode ser observada quando da análise do documento SEI nº 3012869, o qual, segundo informado, poderia acarretar algum gravame nas operações de nº 303 a 610 (que ocorreram de 04/07/2010 a 25/03/2011). Aponta que as anotações são um tanto quanto questionáveis (um exemplo são os apontamentos de multas praticadas no ano de 1900), e que novamente se percebe que não se informa a data em que as condenações foram consolidadas.

157.9. Alega que para reformar a decisão de primeira instância e afastar a circunstância atenuante reconhecida em primeira instância, necessário que o Colegiado guarde a devida coerência e colacione aos autos evidências pormenorizadas de que a Empresa tenha sido apenas por decisão irreversível nos doze meses anteriores às operações 1-85 e 303-610 – caso contrário, a pretensão é vedada e violaria até mesmo o direito de ampla defesa e contraditório (especialmente porque no documento SEI 3012869 diversos lançamentos estão sem o respectivo número de processo, o que inviabiliza consultas).

157.10. Requer que seja reconhecida a impossibilidade de retirada da condição favorável a Insurgente.

157.11. Com relação a estas alegações do interessado relacionadas com a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sobre a possibilidade de afastamento das mesma cumpre observar o que foi posto a este respeito no Parecer nº 475/2019/JULG ASJIN /ASJIN (SEI nº 2922771) que foi ratificado pela Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 704/2019 (SEI nº 3022627), conforme apresentado a seguir:

Parecer nº 475/2019/JULG ASJIN /ASJIN

(...)

Antes de decidir o feito há questões prévias que devem ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN). O setor de primeira instância no exame das circunstâncias atenuantes considerou configurada a atenuante do inciso III "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano" do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN nº 08/2008. Entretanto, em função das datas das possíveis infrações, que são referentes ao período de 20/12/2009 até 25/03/2011, tendo em conta o documento SEI nº 3036783, em que constam extratos de créditos de multa do SIGEC e Autos de Infração vinculados a tais créditos, a circunstância atenuante prevista atualmente no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, relativa "a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento", não pode ser aplicada para os atos tidos como infracionais listados na Tabela 1 deste Parecer da possível operação irregular de nº 1 até 85. Além disso, em função do conteúdo no extrato do SIGEC apresentado no documento SEI nº 3012869, a circunstância atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 também não pode ser aplicada para os atos tidos como infracionais listados na Tabela 1 deste Parecer a partir da possível operação irregular de nº 303 em tal tabela.

Diante do exposto, a circunstância atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 permaneceria configurada para as possíveis operações irregulares do nº 86 até 302 listadas na Tabela 1 e a mesma circunstância atenuante não restaria configurada para as possíveis operações irregulares do nº 1 até 85 e do nº 303 até 610 listadas na Tabela 1, o que resultaria em 393 possíveis infrações sem aplicação de tal circunstância atenuante e 217 possíveis infrações com a aplicação da circunstância atenuante.

(...)

157.12. Do conteúdo do Parecer nº 475/2019/JULG ASJIN /ASJIN é possível constar que a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 deve ser afastada para os atos tidos como infracionais listados na Tabela 1 deste Parecer da possível operação irregular de nº 1 até 85 em função do que consta no documento SEI nº 3036783. Importante observar que

as operações irregulares de nº 01 até 85 são referentes ao período de 20/12/2009 a 31/01/2010. Segue resumo do que pode se extrair de informação dos documentos contidos no arquivo SEI nº 3036783:

- Crédito de multa nº 624627103 / Auto de Infração: 608/2009 / Data da infração: 17/01/2009 / Data do vencimento: 23/09/2010 / Histórico de alterações da situação do crédito: 16/02/2011 (dívida ativa - devedor), 01/07/2011 (parcelado), 30/10/2012 (quitado);
- Crédito de multa nº 624690107 / Auto de Infração: 612/2009 / Data da infração: 21/01/2009 / Data do vencimento: 24/09/2010 / Histórico de alterações da situação do crédito: 31/05/2011 (parcelado), 23/08/2011 (punido - devedor), 02/09/2011 (parcelado), 31/10/2012 (quitado);
- Crédito de multa nº 624763106 / Auto de Infração: 606/2009 / Data da infração: 08/02/2009 / Data do vencimento: 30/09/2010 / Histórico de alterações da situação do crédito: 23/03/2011 (dívida ativa - devedor), 01/07/2011 (parcelado), 30/10/2012 (quitado);
- Crédito de multa nº 624928100 / Auto de Infração: 607/2009 / Data da infração: 07/02/2009 / Data do vencimento: 01/10/2020 / Histórico de alterações da situação do crédito: 16/02/2011 (dívida ativa - devedor), 01/07/2011 (parcelado), 30/10/2012 (quitado).

157.13. Analisando as informações acima, verifica-se que as datas das infrações relativas aos créditos de multa nº 624627103, 624690107, 624763106 e 624928100 são relativas às datas de 17/01/2009, 21/01/2009, 07/02/2009 e 08/02/2009, tendo ao menos uma destas infrações ocorrido no período de 12 meses à data de cometimento de cada uma das operações irregulares de nº 01 até 85, que são referentes ao período de 20/12/2009 a 31/01/2010. Além disso, cabe destacar, em atenção ao previsto no §6º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que a decisão de primeira instância referente ao presente processo foi proferida na data de 21/01/2015, ocasião em que tais créditos de multas já se encontravam em situação definitiva, em virtude das datas de vencimento para pagamento dos créditos, assim como, das datas em que foram efetuadas as quitações dos mesmos.

157.14. Com relação à alegação do interessado de que o relatório aponta tão somente data de vencimento e data de pagamento e que isto não se confunde com o marco temporal constante no art. 36, § 1º, III da Resolução nº 472/2018/ANAC e de que a informação necessária para aquilatar o acerto quanto ao reconhecimento da circunstância atenuante não se acha evidenciada nos impressos mencionados, cumpre observar o estabelecido no art. 49 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Seção XII

Do Trânsito em Julgado Administrativo

Art. 49. Considera-se transitada em julgado a decisão administrativa final proferida no PAS com o esaurimento das possibilidades de recurso ou pelo termo do respectivo prazo.

157.15. Considerando o disposto acima a respeito do trânsito em julgado administrativo, constata-se que em caso de crédito de multa que encontre-se em condição de vencido ou em dívida ativa, parcelado ou quitado após o vencimento ocorre o exaurimento da possibilidade de recurso até mesmo pelo termo do respectivo prazo. Assim, em caso em que ocorreu o vencimento do crédito e já foi ultrapassado o prazo de recurso sem que o mesmo tenha sido interposto considera-se como transitado em julgado administrativamente.

157.16. Diante do exposto, a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 não deve ser aplicada para os atos tidos como infracionais listados na Tabela 1 deste Parecer da possível operação irregular de nº 1 até 85 em função do que consta no documento SEI nº 3036783.

157.17. O interessado acrescenta que a mesma situação pode ser observada quando da análise do documento SEI nº 3012869, o qual, segundo informado, poderia acarretar algum gravame nas operações de nº 303 a 610 (que ocorreram de 04/07/2010 a 25/03/2011). Aponta que as anotações são um tanto quanto questionáveis (um exemplo são os apontamentos de multas praticadas no ano de 1900), e que novamente se percebe que não se informa a data em que as condenações foram consolidadas. Com relação a estas alegações, esclarece-se que as operações de nº 303 a 610 são relativas ao período de 04/07/2010 a 25/03/2011 e no extrato do SIGEC (SEI nº 3012869) constam os créditos de multa nº 641421144 e 644540143, para os quais constam, respectivamente, as datas de infração de 13/07/2010 e 06/05/2010, bem como, data de vencimento de 18/07/2017 e 17/11/2014, restando tais créditos em situação de aplicação definitiva de sanção quando foi proferida a decisão de primeira instância do presente processo. Desta forma, afastado a alegação de que as anotações são questionáveis, em função de não terem sido utilizados como referência créditos para os quais não se tinha a informação por algum meio da datas de cometimento das infrações e de vencimentos do prazo para pagamento. Além disso, não prospera a alegação de que não é possível saber se as condenações estavam consolidadas, uma vez que foram considerados créditos para os quais ocorreu o vencimento do prazo de pagamento, bem como, o posterior pagamento dos mesmos.

157.18. Portanto, a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 também não deve ser aplicada para os atos tidos como infracionais listados na Tabela 1 deste Parecer a partir da possível operação irregular de nº 303 em tal tabela.

157.19. Com relação à alegação de que para afastar a circunstância atenuante reconhecida em primeira instância, é necessário que se colacione aos autos evidências pormenorizadas de que a Empresa tenha sido apenas por decisão irrecorrível nos doze meses anteriores as operações 1-85 e 303-610 – caso contrário, a pretensão é vedada e violaria até mesmo o direito de ampla defesa e contraditório (especialmente porque no documento SEI 3012869 diversos lançamentos estão sem o respectivo número de processo, o que inviabiliza consultas), considero que os documentos juntados aos autos são suficientes para demonstrar que a circunstância atenuante em questão não deve ser aplicada nos casos citados. Assim, não deve ser reconhecida a impossibilidade de retirada da condição favorável a Insurgente, na medida em que aplicação da mesma nos casos citados não se mostra adequada, devendo ser ressaltado que antes da retirada de tal circunstância atenuante o interessado foi notificado para que tivesse ciência de tal situação e foi aberto prazo para manifestação do mesmo, sendo, portanto, respeitado o direito do interessado de formular suas alegações antes da decisão, assim como, tais alegações foram analisadas e enfrentadas.

157.20. Portanto, a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 não deve ser aplicada para os atos tidos como infracionais listados na Tabela 1 deste Parecer das operações irregulares do nº 1 até nº 85 e do nº 303 até nº 610.

157.21. Além disso, a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 deve ser aplicada para os atos tidos como infracionais listados na Tabela 1 deste Parecer das operações irregulares do nº 86 até 302.

157.22. Desta forma, isto resulta em 393 infrações sem aplicação de tal circunstância atenuante e 217 infrações com a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

158. Circunstâncias agravantes

158.1. O setor de primeira instância considerou que estavam configuradas as circunstâncias agravantes previstas nos incisos III e IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, bem como do §2º, art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, relativas a "III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagem resultante da infração" por se tratar de permissionária de serviços aéreos (serviço de táxi aéreo); e "IV exposição ao risco da integridade física de pessoas", por ter operado aeronave em condição insegura, isto é, não aeronavegável.

158.2. Com relação à circunstância agravante prevista atualmente no inciso III do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, relativa à obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração, no recurso o interessado informa que a Autoridade Julgadora afirmou que estaria presente esta agravante por simplesmente a ora Recorrente ser permissionária de serviços aéreos, o que informa ser absolutamente vago e genérico e sem qualquer fundamento concreto a lastrear tal consideração. Alega que o fato da Recorrente ser permissionária de serviços aéreos não é benefício resultante da infração cometida, na medida em que ela já se encontrava nessa condição antes da lavratura do Auto de Infração. Questiona qual vantagem poderia resultar da ausência da retirada da expressão "MAX 60 SEGUNDOS" e em favor de quem essa suposta vantagem seria obtida. Alega que não há qualquer fundamento para aplicação da referida agravante, inclusive em virtude do fato de que, no presente caso, não há prova no processo de que a Recorrente teria obtido qualquer benefício em relação a algo ou alguém resultante da infração cometida. Ressalta que o art. 12 da Instrução Normativa (IN) nº 08/2008 estabelece a necessidade de comprovação da prática da infração pelo órgão Autuante, o que considera que inclui a comprovação das circunstâncias agravantes e que essa imperiosa demonstração não foi feita, até porque informa que seria impossível de a fazer, vez que de fato não se encontram na situação presente.

158.3. Ainda com relação à aplicação da circunstância agravante prevista no inciso III do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 na manifestação do interessado apresentada após a convalidação do Auto de Infração e notificação sobre a possibilidade ocorrer gravame, é alegado que inexistente no caderno processual qualquer evidência de proveito concreto e que a Recorrente é uma autoritária de serviços aéreos e, nesta condição, o simples fato de auferir alguma renda com o transporte

de passageiros não pode ser imaginado, de forma genérica, como uma agravante. Considera que por se tratar de um processo administrativo sancionador, seria necessário comprovar de forma específica e minuciosa eventual vantagem. Nota que sequer houve uma ponderação sobre qual seria a suposta vantagem ou uma indicação plausível do aludido benefício recebido pela empresa com a situação. Informa que a questão é bem simples: se a empresa cumpriu os quesitos mais onerosos da Diretriz de Aeronavegabilidade (doutrinação e mudanças documentais), qual outra vantagem que ela obteve ao não passar o estilete no placar? Simplesmente considera que não parece crível ter havido alguma.

158.4. Quanto à aplicação da circunstância agravante prevista no inciso III do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 entende-se necessário a evidência documental no processo de que o autuado obteve vantagem para si ou terceiros como resultado da prática do ato infracional. Contudo, no presente processo não vislumbro que exista evidência neste sentido, de maneira que não se encontra respaldo para a aplicação da circunstância agravante em questão. Além disso, com relação à fundamentação utilizada pelo setor de primeira instância para possibilitar a aplicação da referida circunstância agravante considero que as alegações do interessado possam ser acolhidas, posto que o fato da empresa se tratar de empresa de táxi aéreo não foi uma vantagem obtida como resultado das infrações em questão.

158.5. Desta forma, entendo que deve ser afastada a aplicação da circunstância agravante prevista no inciso III do §2º da Resolução ANAC nº 472/2018.

158.6. No que tange à aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, relativa a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, no recurso alega que não é possível afirmar que o descumprimento da norma tenha qualquer relação com a exposição ao risco à integridade física das pessoas, na medida em que alega que os autos não trazem a comprovação de qualquer situação neste sentido. Informa que a aeronave objeto de autuação foi fabricada em 1980, sendo que a Diretriz nº CF-2007-13R2 somente foi emitida em 10/11/2009 e concedeu um prazo de 10 dias para seu cumprimento a contar da data de efetivação, a saber, 09/12/2009, de modo que a aeronave já havia operado por 27 anos sem qualquer inscrição no painel e, a partir de 2007 com a inscrição "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ 60 SEC MAX" decorrente da determinação constante na Diretriz nº CF-2007-13, sem causar qualquer dano ou expor passageiros a risco. Dispõe que o simples fato da Recorrente não ter removido a expressão "60 SEC MAX" não é fato suficiente para levar a inferência de que a Recorrente operou a aeronave em condição insegura, até porque considera que a Diretriz foi devidamente incorporada por meio da revisão do Manual de voo e treinamento dos pilotos. Inere que não agiu de modo a colocar seus passageiros em risco.

158.7. Ainda com relação à aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 na manifestação do interessado apresentada após a convalidação do Auto de Infração e notificação sobre a possibilidade ocorrer gravame, alega que o Decisor incorreu em erro, informando que ao apregoar a existência de tal condição, o mesmo não apresentou uma justificativa relacionada ao caso concreto. Afirma que a premissa majorante do art. 36, § 2º, IV é uma figura genérica que exige uma atividade valorativa do Julgador – o que simplesmente foi ignorado em primeiro grau. Afirma que para que tal predicado fosse admitido na dosimetria, forçoso que a Autoridade tivesse respondido a seguinte questão basilar a respeito de cada uma das 610 operações: mesmo a empresa tendo providenciado todo o doutrinação exigido pela Diretriz e qualificado a contento seus tripulantes, a existência de um simplório placar obsoleto implicou de forma concreta em risco a integridade física dos ocupantes na aeronave na operação "x"? Afirma que não se pode perder de vista que, se analisada a conjuntura de forma global, a priori seria totalmente inadmissível pressupor qualquer situação de "risco", afinal de contas informa que foram centenas de operações sem nenhuma intercorrência negativa (a menos que o julgador considere que a empresa tenha sido privilegiada com um fator "sorte" em todos os casos – presunção deveras vazia para ser utilizada em um feito sancionador). Afirma que o Colegiado responsável pela apreciação do recurso deve sanear o equívoco cometido em primeiro grau e afastar as duas circunstâncias agravantes impostas que culminaram no aumento da sanção.

158.8. Quanto à aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º da Resolução ANAC nº 472/2018 entende-se necessário que a exposição ao risco precisa estar caracterizada de forma documental nos autos do processo, ou pela motivação quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância. No presente caso, o setor de primeira instância informa que foi operada aeronave em condição insegura, isto é, não aeronavegável. Neste momento, é importante recordar o que dispõe o RBHA 39 e RBAC 39 a respeito de diretrizes de aeronavegabilidade, pois de acordo com o previsto na seção 39.1 do RBHA 39 e na seção 39.5 do RBAC 39 a ANAC emite uma diretriz quando constata que existe uma condição insegura no produto e quando é provável que essa condição insegura exista ou se manifeste em outros produtos do mesmo projeto de tipo. Assim, a princípio, seria cabível a aplicação da circunstância prevista no inciso IV do §2º da Resolução ANAC nº 472/2018 em caso de operação de aeronave em situação de descumprimento de uma diretriz de aeronavegabilidade.

158.9. Contudo, no presente caso, que se refere à operação da aeronave PT-HKX em descumprimento à diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, é relevante observar a que se refere à ação requerida pela diretriz que deixou de ser cumprida. Tendo em conta o exposto nos autos, verifica-se que a diretriz CF-2007-13R2 requeria a instalação de um placar no painel de instrumentos da aeronave de acordo com o Boletim de Serviço de Alerta (ASB) nº 206-07-115 Revisão C. No boletim é requerida a instalação do placar com o texto "AVOID 75% TO 88% N2 ABOVE 33% TQ", sendo que o placar instalado na aeronave apresentava o texto "EVITE OPERAÇÃO CONTÍNUA ENTRE 75% A 88% DE N2 MAX. 60 SEGUNDOS". Portanto, o placar instalado na aeronave permitia a operação entre 75 % a 88% por 60 segundos, previsão esta que não constava da diretriz CF-2007-13R2 e nem do boletim ASB nº 206-07-115 Revisão C, sendo inclusive permitido pelo boletim a utilização do placar existente desde que a expressão "60 SEC MAX" fosse removida, ficando claro, assim, que tal situação não era permitida.

158.10. Diante do exposto, constata-se que a instalação do placar requerido estabelecia uma previsão de procedimento operacional que deveria ser cumprido, que consistia em evitar a faixa de 75% a 88% de N2 acima de 33% de torque. Em que pese restar claro que a diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2 não estava devidamente cumprida para a aeronave PT-HKX, analisando o item que deixou de ser descumprido, no presente caso para ser demonstrado que a situação de exposição ao risco da segurança de voo estava configurada em cada operação entendo necessário que fosse demonstrado em quais ocasiões tal situação ocorreu, ou seja, quando ocorreu a operação na faixa de 75% a 88% de N2 acima de 33% de torque, de forma a permitir de maneira precisa e adequada a aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º da Resolução ANAC nº 472/2018.

158.11. Contudo, não considero que diante das informações constantes dos autos possa ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo a mesma ser afastada. Todavia, cabe fazer ressalva no sentido que a não aplicação da circunstância agravante em questão não desconstitui os atos tidos como infracionais reportados no AI nº 7865/2011, referentes à realização de 610 operações irregulares com a aeronave PT-HKX devido ao não cumprimento do previsto na diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, visto que restou cabalmente demonstrado o não cumprimento do requerido pela diretriz com relação ao placar a ser instalado na aeronave.

158.12. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

159. **Sanção a ser aplicada em definitivo**

159.1. Dessa forma, considerando nos autos:

- a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes para as operações irregulares do nº 1 até nº 85 e do nº 303 até nº 610 da Tabela abaixo, devendo a multa ser aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para 393 operações irregulares ;e
- a existência de uma circunstância atenuante e inexistência de circunstâncias agravantes para as operações irregulares do nº 86 até 302 da Tabela abaixo, devendo a multa ser aplicada em grau mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para 217 operações irregulares;
- Deve ser aplicado o valor total de multa de R\$ 3.619.000,00 (três milhões e seiscentos e dezenove mil reais).

| Operações irregulares da aeronave PT-HKX citadas no AI nº | Nº de voos | Nº do Diário de Bordo | Nº da página do diário de bordo | Data do Voo | De | Para | Horário Partida | Horário Decolagem | Horário Pousa | Horário Corte | Circunstâncias atenuantes e agravantes | Valor da sanção |
|---|------------|-----------------------|---------------------------------|-------------|----|------|-----------------|-------------------|---------------|---------------|--|-----------------|
| | | | | | | | | | | | | |

| 290 | 300 | 023/PT-HXX/10 | 010 | 29/06/2010 | SBMT | SBMT | 14:36 | 14:37 | 15:14 | 15:15 | agravantes | 4.000 | |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|-------|-------|
| 297 | 369 | 023/PT-HXX/10 | 016 | 29/06/2010 | SBMT | SBMT | 14:36 | 14:37 | 15:14 | 15:15 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 298 | 370 | 023/PT-HXX/10 | 017 | 30/06/2010 | SBMT | SDHM | 09:57 | 09:58 | 10:17 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 371 | 023/PT-HXX/10 | 018 | 30/06/2010 | SDHM | SBMT | | | 10:18 | 10:35 | | | |
| 299 | 372 | 023/PT-HXX/10 | 018 | 01/07/2010 | SBMT | SSUO | 16:13 | 16:14 | 16:32 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 373 | 023/PT-HXX/10 | 018 | 01/07/2010 | SSUO | SDPM | | | 16:33 | 16:52 | | | 16:53 |
| 300 | 374 | 023/PT-HXX/10 | 018 | 01/07/2010 | SDPM | SBMT | 18:00 | 18:01 | 18:11 | 18:12 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 301 | 375 | 023/PT-HXX/10 | 019 | 02/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 302 | 376 | 023/PT-HXX/10 | 019 | 02/04/2010 | SBMT | SSOA | 09:47 | 09:48 | 10:00 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 377 | 023/PT-HXX/10 | 019 | 02/04/2010 | SSOA | ZZZZ | | | 10:01 | 10:30 | | | |
| | 378 | 023/PT-HXX/10 | 019 | 02/04/2010 | ZZZZ | SBMT | | | 10:31 | 11:01 | | | 11:02 |
| 303 | 379 | 023/PT-HXX/10 | 020 | 04/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:59 | 10:00 | 11:00 | 11:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 304 | 380 | 023/PT-HXX/10 | 020 | 04/07/2010 | SBMT | SBMT | 11:44 | 11:45 | 12:01 | 12:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 305 | 381 | 023/PT-HXX/10 | 021 | 05/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 306 | 382 | 023/PT-HXX/10 | 021 | 05/07/2010 | SBMT | SBGR | 11:05 | 11:06 | 11:15 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 383 | 023/PT-HXX/10 | 021 | 05/07/2010 | SBGR | SBMT | | | 11:16 | 11:28 | | | 11:29 |
| 307 | 384 | 023/PT-HXX/10 | 022 | 07/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:40 | 07:41 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 308 | 385 | 023/PT-HXX/10 | 022 | 07/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:30 | 09:31 | 10:00 | 10:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 309 | 386 | 023/PT-HXX/10 | 022 | 07/07/2010 | SBMT | SBMT | 15:00 | 15:01 | 15:30 | 15:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 310 | 387 | 023/PT-HXX/10 | 023 | 08/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:15 | 08:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 311 | 388 | 023/PT-HXX/10 | 023 | 08/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:25 | 09:26 | 09:46 | 09:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 312 | 389 | 023/PT-HXX/10 | 023 | 08/07/2010 | SBMT | SBMT | 14:49 | 14:50 | 15:20 | 15:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 313 | 390 | 023/PT-HXX/10 | 024 | 12/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:30 | 07:31 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 314 | 391 | 023/PT-HXX/10 | 025 | 13/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 07:56 | 07:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 315 | 392 | 023/PT-HXX/10 | 025 | 13/07/2010 | SBMT | SIKT | 09:38 | 09:39 | 09:47 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 393 | 023/PT-HXX/10 | 025 | 13/07/2010 | SIKT | SIKT | | | 09:48 | 10:18 | | | |
| | 394 | 023/PT-HXX/10 | 025 | 13/07/2010 | SIKT | SBMT | | | 10:19 | 10:25 | | | 10:26 |
| | 395 | 023/PT-HXX/10 | 026 | 14/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:55 | 07:56 | 08:20 | 08:21 | | | |
| 317 | 396 | 023/PT-HXX/10 | 027 | 15/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:48 | 07:49 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 318 | 397 | 023/PT-HXX/10 | 028 | 16/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:30 | 08:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 319 | 398 | 023/PT-HXX/10 | 029 | 19/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 320 | 399 | 023/PT-HXX/10 | 030 | 20/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 321 | 400 | 023/PT-HXX/10 | 030 | 20/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:54 | 09:55 | 11:01 | 11:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 322 | 401 | 023/PT-HXX/10 | 031 | 21/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:15 | 08:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 323 | 402 | 023/PT-HXX/10 | 032 | 21/07/2010 | SBMT | SBMT | 13:04 | 13:05 | 13:23 | 13:24 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 324 | 403 | 023/PT-HXX/10 | 032 | 21/07/2010 | SBMT | SBMT | 15:32 | 15:34 | 16:16 | 16:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 325 | 404 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:15 | 08:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 326 | 405 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBSP | 10:48 | 10:49 | 11:01 | 11:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 327 | 406 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBSP | SDLB | 11:52 | 11:53 | 11:59 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 407 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SDLB | SBMT | | | 12:00 | 12:06 | | | 12:07 |
| 328 | 408 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SDGZ | 13:24 | 13:25 | 13:31 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 409 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SDGZ | SBMT | | | 13:32 | 13:38 | | | 13:39 |
| 329 | 410 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBMT | 17:02 | 17:03 | 17:39 | 17:40 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 330 | 411 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBMT | 17:54 | 17:55 | 18:25 | 18:26 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 331 | 412 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBSP | 18:49 | 18:50 | 19:02 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 413 | 023/PT-HXX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBSP | SBMT | | | 19:03 | 19:15 | | | 19:16 |
| 332 | 414 | 023/PT-HXX/10 | 034 | 23/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 333 | 415 | 023/PT-HXX/10 | 034 | 23/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:56 | 09:57 | 10:57 | 10:58 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 334 | 416 | 023/PT-HXX/10 | 035 | 25/07/2010 | SBMT | SBMT | 10:17 | 10:18 | 10:42 | 10:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 335 | 417 | 023/PT-HXX/10 | 035 | 25/07/2010 | SBMT | SBMT | 16:18 | 16:19 | 16:44 | 16:45 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 336 | 418 | 023/PT-HXX/10 | 036 | 26/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 08:16 | 08:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 337 | 419 | 023/PT-HXX/10 | 036 | 26/07/2010 | SBMT | SSUO | 09:29 | 09:30 | 09:47 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 420 | 023/PT-HXX/10 | 036 | 26/07/2010 | SSUO | ZZZZ | | | 09:48 | 10:18 | | | 10:19 |
| 338 | 421 | 023/PT-HXX/10 | 036 | 26/07/2010 | ZZZZ | SDHT | 10:30 | 10:31 | 11:00 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 422 | 023/PT-HXX/10 | 036 | 26/07/2010 | SDHT | SBMT | | | 11:01 | 11:08 | | | 11:09 |
| 339 | 423 | 023/PT-HXX/10 | 037 | 27/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:36 | 07:37 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 340 | 424 | 023/PT-HXX/10 | 037 | 27/07/2010 | SBMT | SBMT | 10:07 | 10:08 | 10:38 | 10:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 341 | 425 | 023/PT-HXX/10 | 037 | 27/07/2010 | SBMT | SBMT | 17:59 | 18:00 | 18:43 | 18:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 342 | 426 | 023/PT-HXX/10 | 038 | 28/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:27 | 07:28 | 08:10 | 08:11 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 343 | 427 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:31 | 07:32 | 08:20 | 08:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 344 | 428 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBMT | SSUO | 09:25 | 09:26 | 09:44 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 429 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | SSUO | SBSJ | | | 09:45 | 10:09 | | | 10:10 |
| 345 | 430 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBSJ | ZZZZ | 10:38 | 10:39 | 11:09 | 11:10 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 346 | 431 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | ZZZZ | SBMT | 12:28 | 12:29 | 13:29 | 13:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 347 | 432 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBMT | SILF | 14:22 | 14:23 | 14:35 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 433 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | SILF | ZZZZ | | | 14:36 | 15:00 | | | |
| | 434 | 023/PT-HXX/10 | 039 | 29/07/2010 | ZZZZ | SBMT | | | 15:01 | 15:37 | | | 15:38 |
| 348 | 435 | 023/PT-HXX/10 | 040 | 30/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:31 | 07:32 | 08:14 | 08:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 349 | 436 | 023/PT-HXX/10 | 040 | 30/07/2010 | SBMT | SDPH | 18:01 | 18:02 | 18:14 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 437 | 023/PT-HXX/10 | 040 | 30/07/2010 | SDPH | SBKP | | | 18:15 | 18:33 | | | 18:34 |
| 350 | 438 | 023/PT-HXX/10 | 040 | 30/07/2010 | SBKP | SIPD | 19:49 | 19:50 | 20:20 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 439 | 023/PT-HXX/10 | 040 | 30/07/2010 | SIPD | SBMT | | | 20:21 | 20:45 | | | 20:46 |
| 351 | 440 | 023/PT-HXX/10 | 041 | 31/07/2010 | SBMT | SIBM | 11:59 | 12:00 | 12:12 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 441 | 023/PT-HXX/10 | 041 | 31/07/2010 | SIBM | SBMT | | | 12:13 | 12:25 | | | 12:26 |
| 352 | 442 | 023/PT-HXX/10 | 042 | 02/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 353 | 443 | 023/PT-HXX/10 | 043 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 08:04 | 08:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 354 | 444 | 023/PT-HXX/10 | 044 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 10:47 | 10:48 | 11:49 | 11:50 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 355 | 445 | 023/PT-HXX/10 | 044 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 15:28 | 15:29 | 16:00 | 16:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 356 | 446 | 023/PT-HXX/10 | 044 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 18:44 | 18:45 | 19:51 | 19:52 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 357 | 447 | 023/PT-HXX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 07:52 | 07:53 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 358 | 448 | 023/PT-HXX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBMT | SBGR | 10:30 | 10:31 | 10:43 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 449 | 023/PT-HXX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBGR | SBMT | | | 10:44 | 10:50 | | | 10:51 |
| 359 | 450 | 023/PT-HXX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBMT | SBMT | 12:43 | 12:44 | 13:08 | 13:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 360 | 451 | 023/PT-HXX/10 | 046 | 05/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 361 | 452 | 023/PT-HXX/10 | 046 | 05/08/2010 | SBMT | SBMT | 10:29 | 10:30 | 11:06 | 11:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 362 | 453 | 023/PT-HXX/10 | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|-----|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|-------|
| 373 | 470 | 024/PT-HKX/10 | 004 | 11/08/2010 | SBMT | SBMT | 10:07 | 10:08 | 11:20 | 11:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 374 | 471 | 024/PT-HKX/10 | 004 | 11/08/2010 | SBMT | SBMT | 12:22 | 12:23 | 13:11 | 13:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 375 | 472 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:12 | 08:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 376 | 473 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 09:24 | 09:25 | 10:07 | 10:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 377 | 474 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 13:52 | 13:53 | 14:53 | 14:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 378 | 475 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SGBR | 19:20 | 19:21 | 19:33 | | | |
| | 476 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SGBR | SBMT | | 19:34 | 19:46 | 19:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 379 | 477 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 21:09 | 21:10 | 21:40 | 21:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 380 | 478 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:18 | 08:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 381 | 479 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SBMT | SDHM | 10:22 | 10:23 | 10:35 | | | |
| | 480 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SDHM | ZZZZ | | 10:36 | 11:18 | 11:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 382 | 481 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | ZZZZ | SBMT | 11:59 | 12:00 | 12:48 | 12:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 383 | 482 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SBMT | SBMT | 20:27 | 20:28 | 21:04 | 21:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 384 | 483 | 024/PT-HKX/10 | 007 | 14/08/2010 | SBMT | SBMT | 13:19 | 13:20 | 14:02 | 14:03 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 385 | 484 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:34 | 07:35 | 08:11 | 08:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 386 | 485 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SBMT | SDHM | 10:51 | 10:52 | 11:04 | 11:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 387 | 486 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SDHM | ZZZZ | 12:12 | 12:13 | 14:19 | 14:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 388 | 487 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | ZZZZ | SDCO | 15:00 | 15:01 | 17:01 | 17:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 389 | 488 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SDCO | SBMT | 18:01 | 18:02 | 18:32 | 18:33 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 390 | 489 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SBMT | SGBR | 19:17 | 19:18 | 19:30 | | | |
| | 490 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SGBR | SBMT | | 19:31 | 19:43 | 19:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 391 | 491 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:54 | 07:55 | 08:31 | 08:32 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 392 | 492 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SBMT | SIBM | 09:30 | 09:31 | 09:43 | 09:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 393 | 493 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SIBM | ZZZZ | 09:59 | 10:00 | 11:00 | | | |
| | 494 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 11:01 | 11:55 | 11:56 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 394 | 495 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SBMT | SIBM | 14:34 | 14:35 | 14:47 | | | |
| | 496 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 14:48 | 15:48 | | | |
| | 497 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 15:49 | 16:43 | 16:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 395 | 498 | 024/PT-HKX/10 | 010 | 18/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 499 | 024/PT-HKX/10 | 010 | 18/08/2010 | SBMT | SIBM | 09:39 | 09:40 | 09:52 | | | |
| 396 | 500 | 024/PT-HKX/10 | 010 | 18/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:53 | 11:11 | | | |
| | 501 | 024/PT-HKX/10 | 010 | 18/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 11:12 | 12:36 | 12:37 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 397 | 502 | 024/PT-HKX/10 | 010 | 18/08/2010 | SBMT | SIBM | 14:54 | 14:55 | 15:07 | 15:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 398 | 503 | 024/PT-HKX/10 | 010 | 18/08/2010 | SIBM | ZZZZ | 15:29 | 15:30 | 16:48 | 16:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 399 | 504 | 024/PT-HKX/10 | 011 | 19/08/2010 | ZZZZ | SIBM | 08:25 | 08:26 | 09:56 | 09:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 400 | 505 | 024/PT-HKX/10 | 011 | 19/08/2010 | SIBM | SBMT | 10:06 | 10:07 | 10:19 | 10:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 401 | 506 | 024/PT-HKX/10 | 011 | 19/08/2010 | SBMT | SBMT | 15:14 | 15:15 | 15:45 | 15:46 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 402 | 507 | 024/PT-HKX/10 | 012 | 23/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:40 | 07:41 | 08:29 | 08:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 403 | 508 | 024/PT-HKX/10 | 013 | 25/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:52 | 07:53 | 08:53 | 08:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 404 | 509 | 024/PT-HKX/10 | 013 | 25/08/2010 | SBMT | SSUO | 12:15 | 12:16 | 12:34 | | | |
| | 510 | 024/PT-HKX/10 | 013 | 25/08/2010 | SSUO | ZZZZ | | 12:35 | 13:35 | | | |
| | 511 | 024/PT-HKX/10 | 013 | 25/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 13:36 | 14:30 | 14:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 405 | 512 | 024/PT-HKX/10 | 014 | 26/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:32 | 08:33 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 406 | 513 | 024/PT-HKX/10 | 014 | 26/08/2010 | SBMT | SIBM | 09:18 | 09:19 | 09:31 | | | |
| | 514 | 024/PT-HKX/10 | 014 | 26/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:32 | 11:02 | 11:03 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 407 | 515 | 024/PT-HKX/10 | 014 | 26/08/2010 | ZZZZ | SBMT | 11:29 | 11:30 | 13:06 | 13:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 408 | 516 | 024/PT-HKX/10 | 014 | 26/08/2010 | SBMT | SDHM | 13:55 | 13:56 | 14:14 | | | |
| | 517 | 024/PT-HKX/10 | 014 | 26/08/2010 | SDHM | SBMT | | 14:15 | 14:33 | 14:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 409 | 518 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:51 | 07:52 | 08:40 | 08:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 410 | 519 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SIBM | 09:14 | 09:15 | 09:27 | | | |
| | 520 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:28 | 11:04 | 11:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 411 | 521 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | ZZZZ | SBMT | 11:30 | 11:31 | 13:13 | 13:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 412 | 522 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SDHM | 14:00 | 14:01 | 14:19 | | | |
| | 523 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SDHM | SBMT | | 14:20 | 14:38 | 14:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 413 | 524 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SBMT | 17:30 | 17:31 | 18:07 | 18:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 414 | 525 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SGBR | 11:13 | 11:14 | 11:32 | | | |
| | 526 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SGBR | SBMT | | 11:33 | 11:45 | 11:46 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 415 | 527 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SBMT | 12:48 | 12:49 | 13:07 | 13:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 416 | 528 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SBMT | 13:51 | 13:52 | 14:28 | 14:29 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 417 | 529 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SBMT | 16:42 | 16:43 | 17:07 | 17:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 418 | 530 | 024/PT-HKX/10 | 017 | 29/08/2010 | SBMT | SBMT | 11:49 | 11:50 | 12:32 | 12:33 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 419 | 531 | 024/PT-HKX/10 | 017 | 29/08/2010 | SBMT | SBMT | 15:03 | 15:04 | 16:40 | 16:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 420 | 532 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 533 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SIBM | 10:31 | 10:32 | 10:44 | | | |
| 421 | 534 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 10:45 | 11:51 | | | |
| | 535 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 11:52 | 13:16 | 13:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 422 | 536 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SIBM | 13:39 | 13:40 | 13:52 | | | |
| | 537 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SIBM | SBMT | | 13:53 | 14:05 | 14:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 423 | 538 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SBMT | 17:31 | 17:32 | 17:50 | 17:51 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 424 | 539 | 024/PT-HKX/10 | 019 | 31/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:48 | 07:49 | 08:31 | 08:32 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 425 | 540 | 024/PT-HKX/10 | 019 | 31/08/2010 | SBMT | SBMT | 09:40 | 09:41 | 11:35 | 11:36 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 426 | 541 | 024/PT-HKX/10 | 020 | 01/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:48 | 07:49 | 08:25 | 08:26 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 427 | 542 | 024/PT-HKX/10 | 020 | 01/09/2010 | SBMT | SBMT | 09:29 | 09:30 | 10:30 | 10:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 428 | 543 | 024/PT-HKX/10 | 020 | 01/09/2010 | SBMT | SBMT | 13:10 | 13:11 | 14:11 | 14:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 429 | 544 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:56 | 07:57 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 430 | 545 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | SBMT | SIBM | 09:17 | 09:18 | 09:30 | | | |
| | 546 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:31 | 10:43 | | | |
| | 547 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:44 | 12:03 | 12:04 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 431 | 548 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:10 | 08:11 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 549 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | SDHM | 09:44 | 09:45 | 09:57 | | | |
| 432 | 550 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SDHM | SDCO | | 09:58 | 10:22 | | | |
| | 551 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SDCO | SBMT | | 10:23 | 10:47 | 10:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 433 | 552 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | SDHM | 15:06 | 15:07 | 15:19 | | | |
| | 553 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SDHM | SBMT | | 15:20 | 15:38 | 15:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 434 | 554 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | S BSP | 18:57 | 18:58 | 19:10 | 19:11 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 435 | 555 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | S BSP | SBMT | 19:53 | 19:54 | 20:06 | 20:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 436 | 556 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SBMT | SSUO | 09:09 | 09:10 | 09:28 | | | |
| | 557 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SSUO | SBMT | | 09:29 | 09:47 | 09:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 437 | 558 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SBMT | SSUO | 11:39 | 11:40 | 12:04 | | | |
| | 559 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SSUO | SBMT | | 12:05 | 12:23 | 12:24 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 438 | 560 | 024/PT-HKX/10 | 024 | 06/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:56 | 07:57 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 439 | 561 | 024/PT-HKX/10 | 024 | 06/09/2010 | SBMT | SBMT | 12:41 | 12:42 | 13:18 | 13:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 440 | 562 | 024/PT-HKX/10 | 025 | 08/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:51 | 07:52 | 08:16 | 08:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 441 | 563 | 024/PT-HKX/10 | 026 | 09/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:56 | 07:57 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 442 | 564 | 024/PT-HKX/10 | 027 | 10/09/2010 | SBMT | SBMT | 08:02 | 08:03 | 08:39 | 08:40 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 443 | 565 | 024/PT-HKX/10 | 027 | 10/09/2010 | SBMT | SDHG | 10:22 | 10:23 | 10:41 | | | |
| | 566 | 024/PT-HKX/10 | 027 | 10/0 | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|---------------------------------|-------|
| 449 | 575 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:42 | 08:43 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 450 | 576 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SBMT | SIBM | 09:29 | 09:30 | 09:42 | | | | |
| | 577 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:43 | 10:01 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 578 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:02 | 10:26 | 10:27 | | | |
| 451 | 579 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SBMT | SIBM | 13:34 | 13:35 | 13:47 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 580 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SIBM | SBMT | | 13:48 | 14:06 | 14:07 | | | |
| 452 | 581 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:52 | 07:53 | 08:29 | 08:30 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 453 | 582 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBMT | SBGR | 08:58 | 08:59 | 09:11 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 583 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBGR | SBMT | | 09:12 | 09:24 | 09:25 | | | |
| 454 | 584 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBMT | SBMT | 10:11 | 10:12 | 10:30 | 10:31 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 455 | 585 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:30 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 456 | 586 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | SBMT | SIBM | 09:32 | 09:33 | 09:45 | | | | |
| | 587 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:46 | 10:34 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 588 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:35 | 11:41 | | | | |
| 457 | 589 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:52 | 07:53 | 08:29 | 08:30 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 458 | 590 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SBMT | SIBM | | 10:36 | 10:48 | | | | |
| | 591 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 10:49 | 12:01 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 592 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 12:02 | 13:20 | 13:21 | | | |
| 459 | 593 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SBMT | SIBM | 14:04 | 14:05 | 14:17 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 460 | 594 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SIBM | SBMT | | 14:18 | 14:30 | 14:31 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 460 | 595 | 024/PT-HKX/10 | 035 | 20/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:52 | 07:53 | 08:23 | 08:24 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 461 | 596 | 024/PT-HKX/10 | 036 | 21/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:50 | 07:51 | 08:57 | 08:58 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 462 | 597 | 024/PT-HKX/10 | 037 | 21/09/2010 | SBMT | SIBM | 10:31 | 10:32 | 10:44 | | | | |
| | 598 | 024/PT-HKX/10 | 037 | 21/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 10:45 | 12:09 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 599 | 024/PT-HKX/10 | 037 | 21/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 12:10 | 13:40 | 13:41 | | | |
| 463 | 600 | 024/PT-HKX/10 | 038 | 24/09/2010 | SBMT | SIBM | 11:58 | 11:59 | 12:11 | 12:12 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 464 | 601 | 024/PT-HKX/10 | 038 | 24/09/2010 | SIBM | ZZZZ | 12:30 | 12:31 | 13:31 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 602 | 024/PT-HKX/10 | 038 | 24/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 13:32 | 14:44 | 14:45 | | | |
| 465 | 603 | 024/PT-HKX/10 | 039 | 25/09/2010 | SBMT | SBMT | 11:12 | 11:13 | 10:37 | 10:38 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 466 | 604 | 024/PT-HKX/10 | 040 | 26/09/2010 | SBMT | SBGR | 19:07 | 19:08 | 19:20 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 605 | 024/PT-HKX/10 | 040 | 26/09/2010 | SBGR | SBMT | | 19:21 | 19:33 | 19:34 | | | |
| 467 | 606 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 468 | 607 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | SBMT | SDHM | 10:26 | 10:27 | 10:45 | | | | |
| | 608 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | SDHM | ZZZZ | | 10:46 | 11:16 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 609 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 11:17 | 11:53 | 11:54 | | | |
| 469 | 610 | 024/PT-HKX/10 | 042 | 28/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:55 | 07:56 | 08:20 | 08:21 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 470 | 611 | 024/PT-HKX/10 | 042 | 28/09/2010 | SBMT | SDHM | 10:45 | 10:46 | 10:58 | | | | |
| | 612 | 024/PT-HKX/10 | 042 | 28/09/2010 | SDHM | SBBU | | 10:59 | 11:59 | 12:00 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 471 | 613 | 024/PT-HKX/10 | 043 | 29/09/2010 | SBBU | ZZZZ | 08:57 | 08:58 | 10:10 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 614 | 024/PT-HKX/10 | 043 | 29/09/2010 | ZZZZ | SDDN | | 10:11 | 11:29 | 11:30 | | | |
| 472 | 615 | 024/PT-HKX/10 | 044 | 30/09/2010 | SDDN | ZZZZ | 10:13 | 10:14 | 10:44 | 10:45 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 473 | 616 | 024/PT-HKX/10 | 045 | 01/10/2010 | ZZZZ | SBBU | 10:38 | 10:39 | 11:02 | 11:03 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 474 | 617 | 024/PT-HKX/10 | 045 | 01/10/2010 | SBBU | SBMT | 11:52 | 11:53 | 12:53 | 12:54 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 475 | 618 | 024/PT-HKX/10 | 046 | 04/10/2010 | SBMT | SBMT | 07:42 | 07:43 | 08:01 | 08:02 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 476 | 619 | 024/PT-HKX/10 | 047 | 12/11/2010 | SBMT | SBMT | 12:30 | 12:31 | 12:49 | 12:50 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 477 | 620 | 024/PT-HKX/10 | 047 | 12/11/2010 | SBMT | SBMT | 16:44 | 16:45 | 16:57 | 16:58 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 478 | 621 | 024/PT-HKX/10 | 047 | 12/11/2010 | SBMT | SBMT | 17:57 | 17:58 | 18:16 | 18:17 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 479 | 622 | 024/PT-HKX/10 | 047 | 12/11/2010 | SBMT | SBMT | 18:28 | 18:29 | 18:47 | 18:48 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 480 | 623 | 024/PT-HKX/10 | 048 | 16/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:36 | 08:37 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 481 | 624 | 024/PT-HKX/10 | 049 | 17/11/2010 | SBMT | SDHG | 11:47 | 11:48 | 12:00 | | | | |
| | 625 | 024/PT-HKX/10 | 049 | 17/11/2010 | SDHG | SBBU | | 12:01 | 12:37 | 12:38 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 626 | 024/PT-HKX/10 | 049 | 17/11/2010 | SBBU | SDLN | | 14:10 | 14:40 | 14:41 | | | |
| 482 | 627 | 025/PT-HKX/10 | 0002 | 18/11/2010 | SDLN | SBBU | 11:03 | 11:04 | 11:40 | 11:41 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 483 | 628 | 025/PT-HKX/10 | 0002 | 18/11/2010 | SBBU | SBMT | 12:24 | 12:25 | 14:07 | 14:08 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 484 | 629 | 025/PT-HKX/10 | 0002 | 18/11/2010 | SBMT | SBMT | 16:34 | 16:35 | 16:47 | 16:48 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 485 | 630 | 025/PT-HKX/10 | 0003 | 23/11/2010 | SBMT | SBMT | 11:59 | 12:00 | 12:12 | 12:13 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 486 | 631 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | S BSP | 06:27 | 06:28 | 06:40 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 632 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | S BSP | SBMT | | 06:41 | 06:53 | 06:54 | | | |
| 487 | 633 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:43 | 07:44 | 08:02 | 08:03 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 488 | 634 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | SIBM | 10:34 | 10:35 | 10:47 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 635 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SIBM | SBSJ | | 10:48 | 11:24 | 11:25 | | | |
| 489 | 636 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBSJ | SBSJ | 12:13 | 12:14 | 12:44 | 12:45 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 490 | 637 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBSJ | SBMT | 14:39 | 14:40 | 15:16 | 15:17 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 491 | 638 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | ZZZZ | 16:25 | 16:26 | 16:50 | | | | |
| | 639 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | ZZZZ | SBGR | | 16:51 | 17:15 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 640 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBGR | SBMT | | 17:16 | 17:28 | 17:29 | | | |
| 492 | 641 | 025/PT-HKX/10 | 0005 | 07/12/2010 | SBMT | SBMT | 09:51 | 09:52 | 10:30 | 10:31 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 493 | 642 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 25/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 494 | 643 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 25/11/2010 | SBMT | SBGR | 09:32 | 09:33 | 09:45 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 644 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 25/11/2010 | SBGR | SBMT | | 09:46 | 09:58 | 09:59 | | | |
| 495 | 645 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:32 | 08:33 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 496 | 646 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SBMT | SDHM | 10:31 | 10:32 | 10:44 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 647 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SDHM | SBBU | | 10:45 | 12:03 | 12:04 | | | |
| 497 | 648 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SBBU | ZZZZ | 13:20 | 13:21 | 14:45 | 14:46 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 498 | 649 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | ZZZZ | SBSR | 10:14 | 10:15 | 11:33 | 11:34 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 499 | 650 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | SBSR | SBAQ | 12:39 | 12:40 | 13:42 | 13:43 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 500 | 651 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | SBAQ | SBBU | 14:19 | 14:20 | 15:08 | 15:09 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 501 | 652 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | SBBU | SBMT | 15:27 | 15:28 | 16:58 | 16:59 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 502 | 653 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 28/11/2010 | SBMT | SBMT | 09:59 | 10:00 | 10:18 | 10:19 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 503 | 654 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 29/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:53 | 07:54 | 08:36 | 08:37 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 504 | 655 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 29/11/2010 | SBMT | SBMT | 18:57 | 18:58 | 20:10 | 20:11 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 505 | 656 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 30/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:44 | 07:45 | 08:15 | 08:16 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 506 | 657 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 30/11/2010 | SBMT | SDHM | 09:33 | 09:34 | 09:46 | | | | |
| | 658 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 30/11/2010 | SDHM | ZZZZ | | 09:47 | 10:41 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 659 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 30/11/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:42 | 12:06 | 12:07 | | | |
| 507 | 660 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 30/11/2010 | SBMT | SBMT | 18:22 | 18:23 | 19:11 | 19:12 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 508 | 661 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 01/12/2010 | SBMT | SNWW | 08:58 | 08:59 | 09:23 | | | | |
| | 662 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 01/12/2010 | SNWW | ZZZZ | | 09:24 | 09:54 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 663 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 01/12/2010 | ZZZZ | SBMT | | 09:55 | 10:37 | 10:38 | | | |
| 509 | 664 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 05/12/2010 | SBMT | SBMT | 14:31 | 14:32 | 14:56 | 14:57 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 510 | 665 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 06/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:24 | 08:25 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 511 | 666 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | SBMT | SDHG | 07:38 | 07:39 | 07:51 | | | | |
| | 667 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | SDHG | SDCO | | 07:52 | 08:10 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 668 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | SDCO | S BSP | | 08:11 | 08:35 | | | | |
| | 669 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | S BSP | SBMT | | 08:36 | 08:42 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|---------------|------------|------------|------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|-------|
| | 680 | 025/PT-HKX/10 | 0011 | 11/12/2010 | ZZZZ | SDIM | | 09:30 | 10:36 | 10:37 | | |
| 519 | 681 | 025/PT-HKX/10 | 0012 | 17/12/2010 | SDIM | SBMT | 09:29 | 09:30 | 10:12 | 10:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 520 | 682 | 025/PT-HKX/10 | 0012 | 17/12/2010 | SBMT | SBMT | 16:39 | 16:40 | 16:47 | 16:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 521 | 683 | 025/PT-HKX/10 | 0013 | 19/12/2010 | SBMT | SBMT | 18:29 | 18:30 | 18:48 | 18:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 522 | 684 | 025/PT-HKX/10 | 0014 | 20/12/2010 | SBMT | SNWW | 08:49 | 08:50 | 09:32 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 685 | 025/PT-HKX/10 | 0014 | 20/12/2010 | SNWW | SBMT | | 09:33 | 10:21 | 10:22 | | |
| 523 | 686 | 025/PT-HKX/10 | 0015 | 21/12/2010 | SBMT | SNWW | 07:31 | 07:32 | 08:14 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 687 | 025/PT-HKX/10 | 0015 | 21/12/2010 | SNWW | SBMT | | 08:15 | 08:57 | 08:58 | | |
| 524 | 688 | 025/PT-HKX/10 | 0016 | 22/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:34 | 08:35 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 525 | 689 | 025/PT-HKX/10 | 0016 | 22/12/2010 | SBMT | SBMT | 10:21 | 10:22 | 10:52 | 10:53 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 526 | 690 | 025/PT-HKX/10 | 0017 | 23/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 527 | 691 | 025/PT-HKX/10 | 0018 | 24/12/2010 | SBMT | SIBM | 09:14 | 09:15 | 09:27 | 09:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 692 | 025/PT-HKX/10 | 0019 | 28/12/2010 | SIBM | ZZZZ | 07:29 | 07:30 | 09:06 | | | |
| 528 | 693 | 025/PT-HKX/10 | 0019 | 28/12/2010 | ZZZZ | SICV | | 09:07 | 10:49 | 10:50 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 529 | 694 | 025/PT-HKX/10 | 0020 | 29/12/2010 | SICV | SICV | 07:16 | 07:17 | 09:11 | | |
| 530 | 695 | 025/PT-HKX/10 | 0021 | 30/12/2010 | SICV | SICV | 09:59 | 10:00 | 10:30 | 10:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 531 | 696 | 025/PT-HKX/10 | 0022 | 01/01/2011 | SICV | SBMT | 10:34 | 10:35 | 11:11 | 11:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 532 | 697 | 025/PT-HKX/10 | 0022 | 01/01/2011 | SBMT | SICV | 13:16 | 13:17 | 13:47 | 13:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 533 | 698 | 025/PT-HKX/10 | 0023 | 04/01/2011 | SICV | SBMT | 08:24 | 08:25 | 09:01 | 09:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 534 | 699 | 025/PT-HKX/10 | 0024 | 05/01/2011 | SBMT | SBMT | 12:49 | 12:50 | 12:56 | 12:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 535 | 700 | 025/PT-HKX/10 | 0025 | 07/01/2011 | SBMT | SDHG | 13:24 | 13:25 | 13:37 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 701 | 025/PT-HKX/10 | 0025 | 07/01/2011 | SDHG | ZZZZ | | 13:38 | 13:50 | | | |
| | 702 | 025/PT-HKX/10 | 0025 | 07/01/2011 | ZZZZ | SBMT | | 13:51 | 14:09 | 14:10 | | |
| 536 | 703 | 025/PT-HKX/10 | 0026 | 08/01/2011 | SBMT | SBMT | 19:29 | 19:30 | 19:48 | 19:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 537 | 704 | 025/PT-HKX/10 | 0026 | 08/01/2011 | SBMT | SBMT | 19:59 | 20:00 | 20:18 | 20:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 538 | 705 | 025/PT-HKX/10 | 0026 | 08/01/2011 | SBMT | SBMT | 20:29 | 20:30 | 20:48 | 20:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 539 | 706 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | SBMT | SBMT | 10:59 | 11:00 | 11:18 | 11:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 707 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | SBMT | SDHG | 13:29 | 13:30 | 13:42 | | | |
| 540 | 708 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | SDHG | ZZZZ | | 13:43 | 14:13 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 709 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | ZZZZ | SBMT | | 14:14 | 14:50 | 14:51 | | |
| | 541 | 710 | 025/PT-HKX/10 | 0028 | 11/01/2011 | SBMT | SBMT | 07:21 | 07:22 | 07:30 | | |
| 542 | 711 | 025/PT-HKX/10 | 0029 | 18/01/2011 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 07:54 | 07:55 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 543 | 712 | 025/PT-HKX/10 | 0030 | 13/02/2011 | SBMT | SBMT | 17:29 | 17:30 | 17:42 | 17:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 544 | 713 | 025/PT-HKX/10 | 0030 | 13/02/2011 | SBMT | SBMT | 18:29 | 18:30 | 19:00 | 19:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 545 | 714 | 025/PT-HKX/10 | 0031 | 14/02/2011 | SBMT | SBMT | 15:54 | 15:55 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 546 | 715 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:44 | 07:45 | 08:21 | 08:22 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 547 | 716 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SBMT | SBGR | 12:12 | 12:13 | 12:25 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 717 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SBGR | SIBM | | 12:26 | 12:38 | | | |
| | 718 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SIBM | SBMT | | 12:39 | 12:51 | 12:52 | | |
| 548 | 719 | 025/PT-HKX/10 | 0033 | 16/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 549 | 720 | 025/PT-HKX/10 | 0034 | 17/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:39 | 07:40 | 08:16 | 08:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 550 | 721 | 025/PT-HKX/10 | 0035 | 17/02/2011 | SBMT | SSUO | 15:24 | 15:25 | 15:37 | 15:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 551 | 722 | 025/PT-HKX/10 | 0035 | 17/02/2011 | SSUO | SBMT | 16:59 | 17:00 | 17:12 | 17:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 552 | 723 | 025/PT-HKX/10 | 0035 | 17/02/2011 | SBMT | SBGR | 17:58 | 17:59 | 18:11 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 724 | 025/PT-HKX/10 | 0035 | 17/02/2011 | SBGR | SIBM | | 18:12 | 18:24 | | | |
| | 725 | 025/PT-HKX/10 | 0035 | 17/02/2011 | SIBM | SBMT | | 18:25 | 18:37 | 18:38 | | |
| 553 | 726 | 025/PT-HKX/10 | 0036 | 18/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:38 | 07:40 | 08:40 | 08:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 554 | 727 | 025/PT-HKX/10 | 0037 | 18/02/2011 | SBMT | SBMT | 09:39 | 09:40 | 09:58 | 09:59 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 555 | 728 | 025/PT-HKX/10 | 0038 | 21/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:30 | 07:31 | 08:07 | 08:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 556 | 729 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:37 | 07:38 | 08:14 | 08:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 730 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | SBMT | SDHM | 09:10 | 09:11 | 09:23 | | | |
| | 731 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | SDHM | ZZZZ | | 09:24 | 10:06 | | | |
| 557 | 732 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 10:07 | 11:01 | 11:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 733 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:22 | 08:23 | | |
| 558 | 734 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | SBMT | SDKM | 09:07 | 09:08 | 09:20 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 735 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | SDKM | ZZZZ | | 09:21 | 09:51 | | | |
| | 736 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 09:52 | 10:22 | 10:23 | | |
| 559 | 737 | 025/PT-HKX/10 | 0041 | 23/02/2011 | SBMT | SDHG | 11:53 | 11:54 | 12:06 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 738 | 025/PT-HKX/10 | 0041 | 23/02/2011 | SDHG | ZZZZ | | 12:07 | 12:31 | | | |
| | 739 | 025/PT-HKX/10 | 0041 | 23/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 12:32 | 12:56 | 12:57 | | |
| 560 | 740 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:34 | 07:35 | 08:11 | 08:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 741 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | SBMT | SDHG | 10:35 | 10:36 | 10:48 | | | |
| 561 | 742 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | SDHG | ZZZZ | | 10:49 | 11:37 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 743 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 11:38 | 12:26 | 12:27 | | |
| | 562 | 744 | 025/PT-HKX/10 | 0043 | 25/02/2011 | SBMT | SBMT | 08:18 | 08:19 | 08:49 | | |
| 563 | 745 | 025/PT-HKX/10 | 0043 | 25/02/2011 | SBMT | SBMT | 10:04 | 10:05 | 11:35 | 11:36 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 564 | 746 | 025/PT-HKX/10 | 0044 | 27/02/2011 | SBMT | SBMT | 10:46 | 10:47 | 11:05 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 747 | 025/PT-HKX/10 | 0044 | 27/02/2011 | SBMT | SBMT | | 11:06 | 11:24 | 11:25 | | |
| 565 | 748 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 566 | 749 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SBMT | SBMT | 13:49 | 13:50 | 14:08 | 14:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 567 | 750 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SBMT | SILR | 15:14 | 15:15 | 15:33 | 15:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 568 | 751 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SILR | SBMT | 16:31 | 16:32 | 16:44 | 16:45 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 569 | 752 | 025/PT-HKX/10 | 0046 | 01/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:19 | 07:20 | 07:56 | 07:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 570 | 753 | 025/PT-HKX/10 | 0047 | 02/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:24 | 07:25 | 08:07 | 08:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 571 | 754 | 025/PT-HKX/10 | 0048 | 03/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:50 | 08:20 | 08:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 572 | 755 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SBMT | SBMT | 15:29 | 15:30 | 15:48 | 15:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 756 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SBMT | SBGR | 18:47 | 18:48 | 19:00 | | | |
| | 757 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SBGR | SIBM | | 19:01 | 19:13 | | | |
| 573 | 758 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SIBM | SBMT | | 19:14 | 19:26 | 19:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 759 | 026/PT-HKX/10 | 0002 | 04/03/2011 | SBMT | SSOA | 14:49 | 14:50 | 15:02 | | | |
| | 760 | 026/PT-HKX/10 | 0002 | 04/03/2011 | SSOA | ZZZZ | | 15:03 | 15:21 | | | |
| 574 | 761 | 026/PT-HKX/10 | 0002 | 04/03/2011 | ZZZZ | SBMT | | 15:22 | 15:52 | 15:53 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 762 | 026/PT-HKX/10 | 0003 | 06/03/2011 | SBMT | SIBM | 09:33 | 09:34 | 09:46 | | | |
| | 763 | 026/PT-HKX/10 | 0003 | 06/03/2011 | SIBM | ZZZZ | | 09:47 | 10:11 | | | |
| 575 | 764 | 026/PT-HKX/10 | 0003 | 06/03/2011 | ZZZZ | SBMT | | 10:12 | 10:42 | 10:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 576 | 765 | 026/PT-HKX/10 | 0004 | 10/03/2011 | SBMT | SBMT | 13:19 | 13:20 | 14:38 | 14:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 577 | 766 | 026/PT-HKX/10 | 0005 | 11/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:26 | 07:27 | 08:03 | 08:04 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 578 | 767 | 026/PT-HKX/10 | 0005 | 11/03/2011 | SBMT | SBMT | 09:04 | 09:05 | 10:11 | 10:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 579 | 768 | 026/PT-HKX/10 | 0006 | 14/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:36 | 08:37 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 580 | 769 | 026/PT-HKX/10 | 0007 | 15/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:36 | 07:37 | 08:07 | 08:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 581 | 770 | 026/PT-HKX/10 | 0008 | 16/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:27 | 07:28 | 08:53 | 08:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 582 | 771 | 026/PT-HKX/10 | 0008 | 16/03/2011 | SBMT | SBMT | 17:32 | 17:33 | 17:47 | 17:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 583 | 772 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:47 | 07:48 | 08:12 | 08:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 584 | 773 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SBMT | SDNN | 10:15 | 10:16 | 10:29 | 10:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 585 | 774 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SDNN | SBMT | 11:00 | 11:01 | 11:14 | 11:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 586 | 775 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SBMT | SDNN | 13:46 | 13:47 | 14:00 | 14:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 587 | 776 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SDNN | SBMT | 14:30 | 14:31 | 14:43 | 14:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 588 | 777 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18 | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|------|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|-------|
| 597 | 785 | 026/PT-HKX/10 | 0011 | 21/03/2011 | SDHM | SBMT | 15:00 | 15:01 | 16:09 | 16:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 598 | 786 | 026/PT-HKX/10 | 0012 | 22/03/2011 | SBMT | SBMT | 08:52 | 08:53 | 09:24 | 09:25 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 599 | 787 | 026/PT-HKX/10 | 0012 | 22/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:40 | 07:41 | 08:08 | 08:10 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 600 | 788 | 026/PT-HKX/10 | 0012 | 22/03/2011 | SBMT | SBMT | 15:00 | 15:01 | 15:14 | 15:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 601 | 789 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBMT | SDIU | 10:20 | 10:21 | 10:33 | 10:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 602 | 790 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SDIU | SIAC | 13:15 | 13:16 | 13:36 | 13:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 603 | 791 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SIAC | SBMT | 13:54 | 14:00 | 14:12 | 14:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 604 | 792 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBMT | SSUO | 15:55 | 15:56 | 16:03 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 793 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SSUO | SBSJ | | 16:03 | 16:17 | 16:18 | | |
| 605 | 794 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBSJ | SBJD | 17:20 | 17:21 | 17:40 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 795 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBJD | SBMT | | 17:40 | 17:59 | 18:00 | | |
| 606 | 796 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:09 | 07:10 | 08:04 | 08:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 607 | 797 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SBMT | 09:54 | 09:55 | 11:13 | 11:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 608 | 798 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SBMT | 13:24 | 13:25 | 13:37 | 13:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 609 | 799 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SSUO | 16:34 | 16:35 | 16:47 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 800 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SSUO | ZZZZ | | 16:48 | 17:12 | | | |
| | 801 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | ZZZZ | SBMT | | 17:13 | 17:49 | 17:50 | | |
| 610 | 802 | 026/PT-HKX/10 | 0015 | 25/03/2011 | SBMT | SBMT | 09:49 | 09:50 | 09:56 | 09:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |

Tabela 3 - Identificação das circunstâncias atenuantes e agravantes e do valor da sanção para cada uma das 610 operações irregulares realizadas com a aeronave PT-HKX citadas no AI nº 07865/2011

CONCLUSÃO

160. Pelo exposto, sugiro conceder PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO-SE a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 3.619.000,00 (três milhões e seiscentos e dezoito mil reais).

161. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

162. **Submete-se ao crivo do decisor.**

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
Especialista em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/10/2019, às 07:33, 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 **3537924** e o código CRC **A43C529F**.

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1424/2019PROCESSO Nº 00066.023280/2012-10
INTERESSADO: Helimarte Táxi Aéreo Ltda

Brasília, 10 de outubro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por Helimarte Táxi Aéreo Ltda, CNPJ 03330048000156, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 21/01/2015, que aplicou multa no valor de R\$10.000,00 (dez mil reais) para cada uma das 610 operações realizadas pela atuada com a aeronave PT-HKX, totalizando R\$ 6.100.000,00 (seis milhões e cem mil reais), pelo cometimento de infrações identificadas no Auto de Infração nº 07865/2011, pela prática de operação da aeronave PT-HKX sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade. As capitulações das infrações, após convalidação, foram definidas para as 570 operações irregulares relativas ao período de 20/12/2009 até 01/03/2011, na alínea "e" do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 39; e para as 40 operações irregulares relativas ao período de 02/03/2011 até 25/03/2011, na alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 39.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 1213/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3537924], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- por conceder **PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso interposto por Helimarte Táxi Aéreo Ltda, CNPJ 03330048000156, ao entendimento de que restou configurada a prática de infrações descritas no Auto de Infração nº 07865/2011 relativas à aeronave PT-HKX, sendo capituladas as 570 operações irregulares relativas ao período de 20/12/2009 até 01/03/2011, na alínea "e" do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3(a) e 39.15(b)(2) do RBHA 39 e para as 40 operações irregulares relativas ao período de 02/03/2011 até 25/03/2011, na alínea "e" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986 c/c itens 39.3-I, 39.5-I, 39.7 e 39.9 do RBAC 39, **REDUZINDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 3.619.000,00 (três milhões e seiscentos e dezenove mil reais)**, conforme os valores de multa aplicadas para cada operação irregular apresentados na tabela abaixo e considerando a inexistência de circunstâncias agravantes e aplicação de circunstância atenuante conforme apresentado na tabela abaixo.

| Operações irregulares da aeronave PT-HKX citadas no AI nº 07865/2011 | Nº de voos | Nº do Diário de Bordo | Nº da página do diário de bordo | Data do Voo | De | Para | Horário Partida | Horário Decolagem | Horário Pouso | Horário Corte | Circunstâncias atenuantes e agravantes | Valor da sanção |
|--|------------|-----------------------|---------------------------------|-------------|------|------|-----------------|-------------------|---------------|---------------|--|-----------------|
| 1 | 2 | 020/PT-HKX/09 | 035 | 20/12/2009 | SBMT | SBMT | 12:19 | 12:20 | 12:33 | 12:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 2 | 3 | 020/PT-HKX/09 | 035 | 20/12/2009 | SBMT | SIAV | 14:57 | 14:58 | 15:04 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 4 | 020/PT-HKX/09 | 035 | 20/12/2009 | SIAV | ZZZZ | | 15:05 | 15:36 | 15:37 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 3 | 5 | 020/PT-HKX/09 | 035 | 20/12/2009 | ZZZZ | SIAV | 17:36 | 17:37 | 17:56 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 4 | 020/PT-HKX/09 | 035 | 20/12/2009 | SIAV | SBMT | | 17:57 | 18:04 | 18:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 4 | 6 | 020/PT-HKX/09 | 036 | 21/12/2009 | SBMT | SBMT | 09:59 | 10:00 | 10:49 | 10:50 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 5 | 7 | 020/PT-HKX/09 | 036 | 21/12/2009 | SBMT | SBMT | 20:32 | 20:33 | 20:46 | 20:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 6 | 8 | 020/PT-HKX/09 | 037 | 22/12/2009 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 08:43 | 08:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 7 | 9 | 020/PT-HKX/09 | 037 | 22/12/2009 | SBMT | SBMT | 10:19 | 10:20 | 11:21 | 11:22 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 10 | 020/PT-HKX/09 | 037 | 22/12/2009 | SBMT | SIKF | 15:47 | 15:48 | 15:55 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 8 | 11 | 020/PT-HKX/09 | 037 | 22/12/2009 | SIKF | SBGR | | 15:56 | 16:09 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 12 | 020/PT-HKX/09 | 037 | 22/12/2009 | SBGR | SBMT | | 16:10 | 16:07 | 16:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 9 | 13 | 020/PT-HKX/09 | 038 | 23/12/2009 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 08:55 | 08:56 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 10 | 14 | 020/PT-HKX/09 | 038 | 23/12/2009 | SBMT | SBMT | 10:19 | 10:20 | 10:54 | 10:55 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 11 | 15 | 020/PT-HKX/09 | 039 | 24/12/2009 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:05 | 08:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 12 | 16 | 020/PT-HKX/09 | 039 | 24/12/2009 | SBMT | SSUO | 09:29 | 09:30 | 09:48 | 09:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 13 | 17 | 020/PT-HKX/09 | 039 | 24/12/2009 | SSUO | SBMT | 10:32 | 10:33 | 10:51 | 10:52 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 14 | 18 | 020/PT-HKX/09 | 040 | 25/12/2009 | SBMT | SBSJ | 13:51 | 13:52 | 14:17 | 14:18 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 19 | 020/PT-HKX/09 | 040 | 25/12/2009 | SBSJ | ZZZZ | 15:08 | 15:09 | 15:31 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 15 | 20 | 020/PT-HKX/09 | 040 | 25/12/2009 | ZZZZ | SBSJ | | 15:32 | 15:57 | 15:58 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 16 | 21 | 020/PT-HKX/09 | 040 | 25/12/2009 | SBSJ | SICV | 17:10 | 17:11 | 17:30 | 17:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 17 | 22 | 020/PT-HKX/09 | 041 | 27/12/2009 | SICV | ZZZZ | 11:34 | 11:35 | 11:47 | 11:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 23 | 020/PT-HKX/09 | 041 | 27/12/2009 | ZZZZ | SDMF | 12:09 | 12:10 | 12:29 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 18 | 24 | 020/PT-HKX/09 | 041 | 27/12/2009 | SDMF | SICV | | 12:30 | 12:52 | 12:53 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 19 | 25 | 020/PT-HKX/09 | 041 | 27/12/2009 | SICV | SDMF | 17:15 | 17:16 | 17:40 | 17:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 20 | 26 | 020/PT-HKX/09 | 042 | 28/12/2009 | SDMF | SICV | 08:45 | 08:46 | 09:16 | 09:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 27 | 020/PT-HKX/09 | 043 | 30/12/2009 | SICV | ZZZZ | 08:53 | 08:54 | 09:00 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 21 | 28 | 020/PT-HKX/09 | 043 | 30/12/2009 | ZZZZ | SDMF | | 09:00 | 09:30 | 09:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 29 | 020/PT-HKX/09 | 043 | 30/12/2009 | SDMF | ZZZZ | 13:50 | 13:51 | 14:21 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 22 | 30 | 020/PT-HKX/09 | 043 | 30/12/2009 | ZZZZ | SICV | | 14:22 | 14:34 | 14:35 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 31 | 020/PT-HKX/09 | 044 | 04/01/2010 | SICV | ZZZZ | 08:19 | 08:20 | 08:33 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 23 | 32 | 020/PT-HKX/09 | 044 | 04/01/2010 | ZZZZ | SSOA | | 08:34 | 08:52 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 33 | 020/PT-HKX/09 | 044 | 04/01/2010 | SSOA | SBMT | | 08:53 | 09:05 | 09:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 24 | 34 | 020/PT-HKX/09 | 044 | 04/01/2010 | SBMT | SIBM | 10:34 | 10:35 | 11:05 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 35 | 020/PT-HKX/09 | 044 | 04/01/2010 | SIBM | SBMT | | 11:06 | 11:42 | 11:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 25 | 36 | 020/PT-HKX/09 | 044 | 04/01/2010 | SBMT | SBMT | 14:57 | 14:58 | 15:32 | 15:33 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 26 | 37 | 020/PT-HKX/09 | 045 | 05/01/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:20 | 08:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 27 | 38 | 020/PT-HKX/09 | 045 | 05/01/2010 | SBMT | ZZZZ | 13:49 | 13:50 | 14:03 | 14:04 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 28 | 39 | 020/PT-HKX/09 | 045 | 05/01/2010 | ZZZZ | SBMT | 15:29 | 15:30 | 16:31 | 16:32 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 29 | 40 | 020/PT-HKX/09 | 045 | 05/01/2010 | SBMT | SBMT | 19:29 | 19:30 | 19:49 | 19:50 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 30 | 41 | 020/PT-HKX/09 | 046 | 06/01/2010 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:37 | 08:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 31 | 42 | 020/PT-HKX/09 | 046 | 06/01/2010 | SBMT | SBMT | 09:54 | 09:55 | 10:18 | 10:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 32 | 43 | 020/PT-HKX/09 | 047 | 07/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:14 | 08:15 | 08:46 | 08:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 33 | 44 | 020/PT-HKX/09 | 047 | 07/01/2010 | SBMT | SDHG | 15:28 | 15:29 | 15:41 | 15:42 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 34 | 45 | 020/PT-HKX/09 | 047 | 07/01/2010 | SDHG | SBMT | 17:19 | 17:20 | 18:20 | 18:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 35 | 46 | 020/PT-HKX/09 | 048 | 08/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 09:12 | 09:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 36 | 47 | 020/PT-HKX/09 | 048 | 08/01/2010 | SBMT | SJZY | 09:21 | 09:22 | 09:32 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|-------|
| 36 | 48 | 020/PT-HKX/09 | 048 | 08/01/2010 | SJZY | SDCO | | 09:33 | 10:03 | 10:04 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 37 | 49 | 020/PT-HKX/09 | 048 | 08/01/2010 | SDCO | SBMT | 13:36 | 13:37 | 14:25 | 14:26 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 38 | 50 | 020/PT-HKX/09 | 048 | 08/01/2010 | SBMT | SDKM | 19:32 | 19:33 | 19:43 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 51 | 020/PT-HKX/09 | 048 | 08/01/2010 | SDKM | SBMT | | 19:44 | 19:55 | 19:56 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 39 | 52 | 020/PT-HKX/09 | 049 | 09/01/2010 | SBMT | SBMT | 10:20 | 10:21 | 11:20 | 11:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 40 | 53 | 021/PT-HKX/10 | 002 | 11/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 09:00 | 09:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 54 | 021/PT-HKX/10 | 002 | 11/01/2010 | SBMT | SJZY | 09:11 | 09:12 | 10:03 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 41 | 55 | 021/PT-HKX/10 | 002 | 11/01/2010 | SJZY | SDCO | | 10:04 | 10:53 | 10:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 56 | 021/PT-HKX/10 | 002 | 11/01/2010 | SDCO | SJZY | 13:14 | 13:15 | 13:50 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 42 | 57 | 021/PT-HKX/10 | 002 | 11/01/2010 | SJZY | SBMT | | 13:51 | 14:25 | 14:26 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 43 | 58 | 021/PT-HKX/10 | 003 | 12/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 08:13 | 08:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 44 | 59 | 021/PT-HKX/10 | 003 | 12/01/2010 | SBMT | ZZZZ | 09:00 | 09:01 | 10:37 | 10:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 45 | 60 | 021/PT-HKX/10 | 003 | 12/01/2010 | ZZZZ | ZZZZ | 10:50 | 10:51 | 11:39 | 11:40 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 46 | 61 | 021/PT-HKX/10 | 003 | 12/01/2010 | ZZZZ | SBSJ | 12:10 | 12:11 | 12:59 | 13:00 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 47 | 62 | 021/PT-HKX/10 | 003 | 12/01/2010 | SBSJ | ZZZZ | 14:00 | 14:01 | 14:50 | 14:51 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 48 | 63 | 021/PT-HKX/10 | 003 | 12/01/2010 | ZZZZ | SBMT | 17:04 | 17:05 | 17:52 | 17:53 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 49 | 64 | 021/PT-HKX/10 | 004 | 13/01/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 65 | 021/PT-HKX/10 | 004 | 13/01/2010 | SBMT | SDRB | 15:19 | 15:20 | 15:29 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 50 | 66 | 021/PT-HKX/10 | 004 | 13/01/2010 | SDRB | SBGR | | 15:30 | 15:38 | 15:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 67 | 021/PT-HKX/10 | 004 | 13/01/2010 | SBGR | SIGZ | 17:32 | 17:33 | 17:51 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 51 | 68 | 021/PT-HKX/10 | 004 | 13/01/2010 | SIGZ | SBMT | | 17:52 | 18:06 | 18:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 52 | 69 | 021/PT-HKX/10 | 005 | 14/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 09:13 | 09:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 53 | 70 | 021/PT-HKX/10 | 005 | 14/01/2010 | SBMT | SBMT | 10:00 | 10:01 | 12:02 | 12:03 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 54 | 71 | 021/PT-HKX/10 | 005 | 14/01/2010 | SBMT | SBMT | 20:28 | 20:29 | 20:48 | 20:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 55 | 72 | 021/PT-HKX/10 | 006 | 15/01/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:06 | 08:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 56 | 73 | 021/PT-HKX/10 | 006 | 15/01/2010 | SBMT | SBMT | 15:30 | 15:31 | 15:48 | 15:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 74 | 021/PT-HKX/10 | 007 | 16/01/2010 | SBMT | SDSN | 09:30 | 09:31 | 09:44 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 57 | 75 | 021/PT-HKX/10 | 007 | 16/01/2010 | SDSN | SJWR | | 09:45 | 10:46 | 10:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 58 | 76 | 021/PT-HKX/10 | 007 | 16/01/2010 | SJWR | SBMT | 12:31 | 12:32 | 14:05 | 14:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 59 | 77 | 021/PT-HKX/10 | 007 | 16/01/2010 | SBMT | SBMT | 14:31 | 14:32 | 16:18 | 16:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 60 | 78 | 021/PT-HKX/10 | 007 | 16/01/2010 | SBMT | SBMT | 17:51 | 17:52 | 18:11 | 18:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 61 | 79 | 021/PT-HKX/10 | 008 | 17/01/2010 | SBMT | SBMT | 10:13 | 10:14 | 10:37 | 10:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 62 | 80 | 021/PT-HKX/10 | 008 | 17/01/2010 | SBMT | SNWW | 14:30 | 14:31 | 15:26 | 15:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 63 | 81 | 021/PT-HKX/10 | 008 | 17/01/2010 | SNWW | SBMT | 16:28 | 16:29 | 17:34 | 17:35 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 64 | 82 | 021/PT-HKX/10 | 009 | 18/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 09:42 | 09:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 65 | 83 | 021/PT-HKX/10 | 009 | 18/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:59 | 09:00 | 10:11 | 10:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 84 | 021/PT-HKX/10 | 009 | 18/01/2010 | SBMT | SDHG | 13:37 | 13:38 | 13:50 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 66 | 85 | 021/PT-HKX/10 | 009 | 18/01/2010 | SDHG | SBMT | | 13:51 | 14:08 | 14:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 86 | 021/PT-HKX/10 | 010 | 19/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 09:12 | 09:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 87 | 021/PT-HKX/10 | 010 | 19/01/2010 | SBMT | SJSY | 08:50 | 08:51 | 09:16 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 68 | 88 | 021/PT-HKX/10 | 010 | 19/01/2010 | SJZY | ZZZZ | | 09:17 | 11:18 | 11:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 69 | 89 | 021/PT-HKX/10 | 010 | 19/01/2010 | ZZZZ | SBMT | 15:10 | 15:11 | 17:06 | 17:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 70 | 90 | 021/PT-HKX/10 | 011 | 20/01/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 09:12 | 09:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 71 | 91 | 021/PT-HKX/10 | 011 | 20/01/2010 | SBMT | SBAQ | 09:40 | 09:41 | 10:53 | 10:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 72 | 92 | 021/PT-HKX/10 | 011 | 20/01/2010 | SBAQ | SBMT | 15:46 | 15:47 | 16:58 | 16:59 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 73 | 93 | 021/PT-HKX/10 | 012 | 21/01/2010 | SBMT | SBMT | 07:19 | 07:20 | 09:08 | 09:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 74 | 94 | 021/PT-HKX/10 | 012 | 21/01/2010 | SBMT | SBJD | 10:30 | 10:31 | 11:07 | 11:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 75 | 95 | 021/PT-HKX/10 | 012 | 21/01/2010 | SBJD | SBMT | 11:58 | 11:59 | 12:35 | 12:36 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 76 | 96 | 021/PT-HKX/10 | 013 | 22/01/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 77 | 97 | 021/PT-HKX/10 | 013 | 22/01/2010 | SBMT | SIBM | 11:09 | 11:10 | 12:35 | 12:36 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 78 | 98 | 015/PT-HKX/10 | 014 | 25/01/2010 | SIBM | SBMT | 12:28 | 12:29 | 12:49 | 12:50 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 79 | 99 | 015/PT-HKX/10 | 014 | 25/01/2010 | SBMT | SBMT | 13:54 | 13:55 | 14:05 | 14:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 80 | 100 | 015/PT-HKX/10 | 015 | 26/01/2010 | SBMT | SBMT | 10:29 | 10:30 | 12:38 | 12:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 101 | 015/PT-HKX/10 | 016 | 27/01/2010 | SBMT | ZZZZ | 08:41 | 08:42 | 09:46 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 102 | 015/PT-HKX/10 | 016 | 27/01/2010 | ZZZZ | SBMT | | 09:47 | 10:51 | 10:52 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 82 | 103 | 015/PT-HKX/10 | 017 | 28/01/2010 | SBMT | SBMT | 10:04 | 10:05 | 11:05 | 11:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 83 | 104 | 015/PT-HKX/10 | 018 | 29/01/2010 | SBMT | SDKV | 17:20 | 17:21 | 18:00 | 18:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 84 | 105 | 015/PT-HKX/10 | 019 | 30/01/2010 | SBMT | SBMT | 13:11 | 13:12 | 13:30 | 13:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 85 | 106 | 015/PT-HKX/10 | 020 | 31/01/2010 | SBMT | SBMT | 09:45 | 09:46 | 10:15 | 10:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 86 | 107 | 015/PT-HKX/10 | 021 | 10/02/2010 | SBMT | SSUO | 09:19 | 09:20 | 09:43 | 09:44 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 87 | 108 | 015/PT-HKX/10 | 021 | 10/02/2010 | SSUO | SBMT | 11:10 | 11:11 | 11:35 | 11:36 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 109 | 015/PT-HKX/10 | 021 | 10/02/2010 | SBMT | SSOA | 18:00 | 18:01 | 18:07 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 88 | 110 | 015/PT-HKX/10 | 021 | 10/02/2010 | SSOA | SBMT | | 18:08 | 18:14 | 18:15 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 111 | 015/PT-HKX/10 | 021 | 10/02/2010 | SBMT | SSOA | 19:00 | 19:01 | 19:14 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 89 | 112 | 015/PT-HKX/10 | 021 | 10/02/2010 | SSOA | SBMT | | 19:15 | 19:21 | 19:22 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 90 | 113 | 015/PT-HKX/10 | 021 | 10/02/2010 | SBMT | SBMT | 20:30 | 20:31 | 20:40 | 20:41 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 91 | 114 | 021/PT-HKX/10 | 022 | 11/02/2010 | SBMT | SBMT | 08:29 | 08:30 | 09:12 | 09:13 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 115 | 021/PT-HKX/10 | 022 | 11/02/2010 | SBMT | SIBM | 09:19 | 09:20 | 09:30 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 92 | 116 | 021/PT-HKX/10 | 022 | 11/02/2010 | SIBM | SIBM | | 09:31 | 11:00 | 11:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 93 | 117 | 021/PT-HKX/10 | 022 | 11/02/2010 | SIBM | SBMT | 12:27 | 12:28 | 12:38 | 12:39 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 118 | 021/PT-HKX/10 | 022 | 11/02/2010 | SBMT | SIBM | 12:57 | 12:58 | 13:08 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 94 | 119 | 021/PT-HKX/10 | 022 | 11/02/2010 | SIBM | SIBM | | 13:09 | 13:51 | 13:52 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 95 | 120 | 021/PT-HKX/10 | 022 | 11/02/2010 | SIBM | SBMT | 15:19 | 15:20 | 15:30 | 15:31 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 96 | 121 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:05 | 08:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 97 | 122 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SBMT | SDLS | 09:29 | 09:30 | 09:53 | 09:54 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 98 | 123 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SDLS | SBSJ | 10:08 | 10:09 | 10:30 | 10:31 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 124 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SBSJ | SDLS | 13:36 | 13:37 | 13:57 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 99 | 125 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SDLS | SBGR | | 13:58 | 14:15 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 126 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SBGR | SBMT | | 14:16 | 14:26 | 14:27 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 127 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SBMT | SIBM | 15:29 | 15:30 | 15:40 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 100 | 128 | 021/PT-HKX/10 | 023 | 12/02/2010 | SIBM | SICV | | 15:41 | 15:55 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 101 | 129 | 021/PT-HKX/10 | 024 | 13/02/2010 | SICV | SBMT | 09:26 | 09:27 | 09:52 | 09:53 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 130 | 021/PT-HKX/10 | 024 | 13/02/2010 | SBMT | SBGR | 10:59 | 11:00 | 11:12 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 102 | 131 | 021/PT-HKX/10 | 024 | 13/02/2010 | SBGR | SICV | | 11:13 | 11:49 | 11:50 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 103 | 132 | 021/PT-HKX/10 | 025 | 17/02/2010 | SICV | SBMT | 07:29 | 07:30 | 07:54 | 07:55 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 104 | 133 | 021/PT-HKX/10 | 026 | 18/02/2010 | SBMT | SBMT | 09:45 | 09:46 | 12:21 | 12:22 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 134 | 021/PT-HKX/10 | 027 | 19/02/2010 | SBMT | SIBM | 08:14 | 08:15 | 08:27 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 105 | 135 | 021/PT-HKX/10 | 027 | 19/02/2010 | SIBM | SIBS | | 08:28 | 09:34 | | | |

| 100 | 140 | 021/PT-HKX/10 | 029 | 25/02/2010 | SBMT | SBMT | 17:37 | 17:38 | 17:52 | 17:53 | agravantes | 4.000 |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|-------|
| 109 | 141 | 021/PT-HKX/10 | 029 | 25/02/2010 | SBMT | SBMT | 17:37 | 17:38 | 17:52 | 17:53 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 110 | 142 | 021/PT-HKX/10 | 031 | 02/03/2010 | SBMT | SDHG | 09:19 | 09:20 | 09:34 | 09:35 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 111 | 143 | 021/PT-HKX/10 | 031 | 02/03/2010 | SDHG | SDOU | 10:12 | 10:13 | 11:12 | 11:13 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 112 | 144 | 021/PT-HKX/10 | 032 | 03/03/2010 | SDOU | SDRR | 08:43 | 08:44 | 10:42 | 10:43 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 113 | 145 | 021/PT-HKX/10 | 032 | 03/03/2010 | SDRR | SDOU | 14:30 | 14:31 | 17:32 | 17:33 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 114 | 146 | 021/PT-HKX/10 | 033 | 04/03/2010 | SDOU | SDOU | 08:28 | 08:29 | 11:33 | 11:34 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 115 | 147 | 021/PT-HKX/10 | 034 | 05/03/2010 | SDOU | SDOU | 08:42 | 08:43 | 10:45 | 10:46 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 116 | 148 | 021/PT-HKX/10 | 034 | 05/03/2010 | SDOU | SBMT | 12:39 | 12:40 | 14:10 | 14:11 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 117 | 149 | 021/PT-HKX/10 | 035 | 08/03/2010 | SBMT | SBMT | 07:27 | 07:28 | 07:59 | 08:00 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 118 | 150 | 021/PT-HKX/10 | 036 | 09/03/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:05 | 08:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 119 | 151 | 021/PT-HKX/10 | 036 | 09/03/2010 | SBMT | SDHG | 10:05 | 10:06 | 10:15 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 152 | 021/PT-HKX/10 | 036 | 09/03/2010 | SDHG | SBMT | | 10:16 | 10:25 | 10:26 | | |
| 120 | 153 | 021/PT-HKX/10 | 036 | 09/03/2010 | SBMT | SDHG | 13:34 | 13:35 | 13:45 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 154 | 021/PT-HKX/10 | 036 | 09/03/2010 | SDHG | SBAS | | 13:46 | 15:00 | 15:01 | | |
| 121 | 155 | 021/PT-HKX/10 | 037 | 10/03/2010 | SBAS | ZZZZ | 07:57 | 07:58 | 09:00 | 09:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 122 | 156 | 021/PT-HKX/10 | 037 | 10/03/2010 | ZZZZ | SBAS | 13:19 | 13:20 | 13:50 | 13:51 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 123 | 157 | 021/PT-HKX/10 | 037 | 10/03/2010 | SBAS | ZZZZ | 16:02 | 16:03 | 16:33 | 16:34 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 124 | 158 | 021/PT-HKX/10 | 037 | 10/03/2010 | ZZZZ | SBAS | 17:46 | 17:47 | 18:17 | 18:18 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 125 | 159 | 021/PT-HKX/10 | 038 | 11/03/2010 | SBAS | ZZZZ | 08:03 | 08:04 | 08:21 | 08:22 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 126 | 160 | 021/PT-HKX/10 | 038 | 11/03/2010 | ZZZZ | ZZZZ | 09:50 | 09:51 | 10:51 | 10:52 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 127 | 161 | 021/PT-HKX/10 | 038 | 11/03/2010 | ZZZZ | SBAS | 15:49 | 15:50 | 16:00 | 16:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 128 | 162 | 021/PT-HKX/10 | 039 | 12/03/2010 | SBAS | ZZZZ | 08:34 | 08:35 | 08:53 | 08:54 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 129 | 163 | 021/PT-HKX/10 | 039 | 12/03/2010 | ZZZZ | SBMT | 13:00 | 13:01 | 14:38 | 14:39 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 130 | 164 | 021/PT-HKX/10 | 040 | 15/03/2010 | SBMT | SBAU | 10:03 | 10:04 | 11:40 | 11:41 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 131 | 165 | 021/PT-HKX/10 | 040 | 15/03/2010 | SBAU | SDDN | 13:47 | 13:48 | 15:00 | 15:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 132 | 166 | 021/PT-HKX/10 | 041 | 17/03/2010 | SDDN | ZZZZ | 08:04 | 08:05 | 08:30 | 08:31 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 133 | 167 | 021/PT-HKX/10 | 041 | 17/03/2010 | ZZZZ | ZZZZ | 10:49 | 10:50 | 11:25 | 11:26 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 134 | 168 | 021/PT-HKX/10 | 041 | 17/03/2010 | ZZZZ | SDDN | 14:34 | 14:35 | 15:05 | 15:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 135 | 169 | 021/PT-HKX/10 | 042 | 18/03/2010 | SDDN | ZZZZ | 08:04 | 08:05 | 09:05 | 09:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 136 | 170 | 021/PT-HKX/10 | 042 | 18/03/2010 | ZZZZ | SDDN | 15:26 | 15:27 | 16:33 | 16:34 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 137 | 171 | 021/PT-HKX/10 | 043 | 19/03/2010 | SDDN | SBAU | 08:09 | 08:10 | 09:40 | 09:41 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 138 | 172 | 021/PT-HKX/10 | 043 | 19/03/2010 | SBAU | SBAU | 11:39 | 11:40 | 12:40 | 12:41 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 139 | 173 | 021/PT-HKX/10 | 043 | 19/03/2010 | SBAU | SBDN | 13:49 | 13:50 | 14:20 | 14:21 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 140 | 174 | 021/PT-HKX/10 | 044 | 22/03/2010 | SBDN | ZZZZ | 08:55 | 08:56 | 09:44 | 09:45 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 141 | 175 | 021/PT-HKX/10 | 044 | 22/03/2010 | ZZZZ | SBDN | 11:34 | 11:35 | 12:05 | 12:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 142 | 176 | 021/PT-HKX/10 | 045 | 24/03/2010 | SBDN | ZZZZ | 08:35 | 08:36 | 09:41 | 09:42 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 143 | 177 | 021/PT-HKX/10 | 045 | 24/03/2010 | ZZZZ | ZZZZ | 12:54 | 12:55 | 13:49 | 13:50 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 144 | 178 | 021/PT-HKX/10 | 045 | 24/03/2010 | ZZZZ | SBDN | 16:24 | 16:25 | 17:25 | 17:26 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 145 | 179 | 021/PT-HKX/10 | 046 | 25/03/2010 | SBDN | ZZZZ | 08:33 | 08:34 | 10:05 | 10:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 146 | 180 | 021/PT-HKX/10 | 046 | 25/03/2010 | ZZZZ | ZZZZ | 13:56 | 13:57 | 14:27 | 14:28 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 147 | 181 | 021/PT-HKX/10 | 046 | 25/03/2010 | ZZZZ | SBDN | 16:04 | 16:05 | 17:05 | 17:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 148 | 182 | 021/PT-HKX/10 | 047 | 26/03/2010 | SBDN | SBDN | 08:42 | 08:43 | 09:20 | 09:21 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 149 | 183 | 021/PT-HKX/10 | 047 | 26/03/2010 | SBDN | SIAM | 10:47 | 10:48 | 12:12 | 12:13 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 150 | 184 | 021/PT-HKX/10 | 047 | 26/03/2010 | SIAM | SBMT | 14:12 | 14:13 | 14:25 | 14:26 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 151 | 185 | 021/PT-HKX/10 | 048 | 29/03/2010 | SBMT | SDIM | 09:04 | 09:05 | 09:34 | 09:35 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 152 | 186 | 021/PT-HKX/10 | 048 | 29/03/2010 | SDIM | SDIM | 10:33 | 10:34 | 11:04 | 11:05 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 153 | 187 | 021/PT-HKX/10 | 048 | 29/03/2010 | SDIM | SDIM | 13:01 | 13:02 | 13:32 | 13:33 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 154 | 188 | 021/PT-HKX/10 | 048 | 29/03/2010 | SDIM | SDIM | 13:46 | 13:47 | 14:18 | 14:19 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 155 | 189 | 021/PT-HKX/10 | 049 | 31/03/2010 | SDIM | SBMT | 08:18 | 08:19 | 08:50 | 08:51 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 156 | 190 | 022/PT-HKX/10 | 003 | 01/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:23 | 07:24 | 08:00 | 08:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 157 | 191 | 022/PT-HKX/10 | 004 | 02/04/2010 | SBMT | SBMT | 09:30 | 09:31 | 09:45 | 09:46 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 158 | 192 | 022/PT-HKX/10 | 004 | 02/04/2010 | SBMT | SSOA | 12:50 | 12:51 | 12:59 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 193 | 022/PT-HKX/10 | 004 | 02/04/2010 | SSOA | SDMF | | 12:59 | 13:45 | | | |
| | 194 | 022/PT-HKX/10 | 004 | 02/04/2010 | SDMF | SBMT | | 13:46 | 14:00 | 14:01 | | |
| 159 | 195 | 022/PT-HKX/10 | 005 | 04/04/2010 | SBMT | SBMT | 12:09 | 12:10 | 12:22 | 12:23 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 160 | 196 | 022/PT-HKX/10 | 005 | 04/04/2010 | SBMT | SSUO | 14:59 | 15:00 | 15:20 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 197 | 022/PT-HKX/10 | 005 | 04/04/2010 | SSUO | SBMT | | 15:21 | 15:40 | 15:41 | | |
| 161 | 198 | 022/PT-HKX/10 | 006 | 05/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 07:54 | 07:55 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 162 | 199 | 022/PT-HKX/10 | 006 | 05/04/2010 | SBMT | SBGR | 10:09 | 10:10 | 10:20 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem | 4.000 |

| Idc | ZUU | 022/PT-HKX/10 | SUB | 05/04/2010 | SBGR | SIWW | | 10:21 | 10:33 | | | agravantes | 4.000 |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|--|-------|
| 163 | 202 | 022/PT-HKX/10 | 007 | 06/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 07:40 | 07:41 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 164 | 203 | 022/PT-HKX/10 | 008 | 07/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 07:50 | 07:51 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 165 | 204 | 022/PT-HKX/10 | 009 | 08/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 166 | 205 | 022/PT-HKX/10 | 010 | 09/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 167 | 206 | 022/PT-HKX/10 | 010 | 09/04/2010 | SBMT | SDQS | 17:19 | 17:20 | 17:28 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 207 | 022/PT-HKX/10 | 010 | 09/04/2010 | SDGS | SBGR | | 17:29 | 17:40 | | | | |
| | 208 | 022/PT-HKX/10 | 010 | 09/04/2010 | SBGR | SBMT | | 17:41 | 17:52 | 17:53 | | | |
| 168 | 209 | 022/PT-HKX/10 | 010 | 09/04/2010 | SBMT | SIJF | 18:43 | 18:44 | 18:51 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 210 | 022/PT-HKX/10 | 010 | 09/04/2010 | SIJF | SBGR | | 18:52 | 19:06 | | | | |
| | 211 | 022/PT-HKX/10 | 010 | 09/04/2010 | SBGR | SBMT | | 19:07 | 19:18 | 19:19 | | | |
| 169 | 212 | 022/PT-HKX/10 | 011 | 10/04/2010 | SBMT | SBMT | 16:50 | 16:51 | 17:20 | 17:21 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 170 | 213 | 022/PT-HKX/10 | 012 | 11/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 171 | 214 | 022/PT-HKX/10 | 013 | 12/04/2010 | SBMT | SIBM | 09:24 | 09:25 | 09:35 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 215 | 022/PT-HKX/10 | 013 | 12/04/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:36 | 09:50 | 09:51 | | | |
| 172 | 216 | 022/PT-HKX/10 | 013 | 12/04/2010 | ZZZZ | SDIM | 10:55 | 10:56 | 11:15 | 11:16 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 173 | 217 | 022/PT-HKX/10 | 013 | 12/04/2010 | SDIM | SDIM | 12:36 | 12:37 | 12:54 | 12:55 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 174 | 218 | 022/PT-HKX/10 | 013 | 12/04/2010 | SDIM | SDIM | 16:11 | 16:12 | 16:24 | 16:25 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 175 | 219 | 022/PT-HKX/10 | 014 | 13/04/2010 | SDIM | SDIM | 09:23 | 09:24 | 09:41 | 09:42 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 176 | 220 | 022/PT-HKX/10 | 014 | 13/04/2010 | SDIM | SDIM | 11:40 | 11:41 | 12:00 | 12:01 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 177 | 221 | 022/PT-HKX/10 | 014 | 13/04/2010 | SDIM | SDIM | 14:39 | 14:40 | 14:51 | 14:52 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 178 | 222 | 022/PT-HKX/10 | 014 | 13/04/2010 | SDIM | SDIM | 15:33 | 15:34 | 15:46 | 15:47 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 179 | 223 | 022/PT-HKX/10 | 015 | 14/04/2010 | SDIM | SDIM | 08:16 | 08:17 | 08:35 | 08:36 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 180 | 224 | 022/PT-HKX/10 | 015 | 14/04/2010 | SDIM | SDIM | 09:28 | 09:29 | 09:48 | 09:49 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 181 | 225 | 022/PT-HKX/10 | 015 | 14/04/2010 | SDIM | SDIM | 16:02 | 16:03 | 16:22 | 16:23 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 182 | 226 | 022/PT-HKX/10 | 016 | 15/04/2010 | SDIM | SDIM | 08:56 | 08:57 | 09:14 | 09:15 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 183 | 227 | 022/PT-HKX/10 | 016 | 15/04/2010 | SDIM | SDIM | 11:46 | 11:47 | 12:05 | 12:06 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 184 | 228 | 022/PT-HKX/10 | 016 | 15/04/2010 | SDIM | SDIM | 15:05 | 15:06 | 15:25 | 15:26 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 185 | 229 | 022/PT-HKX/10 | 017 | 16/04/2010 | SDIM | SDIM | 09:01 | 09:02 | 09:20 | 09:21 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 186 | 230 | 022/PT-HKX/10 | 017 | 16/04/2010 | SDIM | SDIM | 11:59 | 12:00 | 12:13 | 12:14 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 187 | 231 | 022/PT-HKX/10 | 017 | 16/04/2010 | SDIM | SDIM | 14:39 | 14:40 | 14:56 | 14:57 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 188 | 232 | 022/PT-HKX/10 | 017 | 16/04/2010 | SDIM | SBMT | 15:56 | 15:57 | 16:22 | 16:23 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 189 | 233 | 022/PT-HKX/10 | 018 | 17/04/2010 | SBMT | SDHG | 12:40 | 12:41 | 12:51 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 234 | 022/PT-HKX/10 | 018 | 17/04/2010 | SDHG | ZZZZ | | 12:52 | 13:05 | | | | |
| | 235 | 022/PT-HKX/10 | 018 | 17/04/2010 | ZZZZ | SBMT | | 13:06 | 13:23 | 13:24 | | | |
| 190 | 236 | 022/PT-HKX/10 | 019 | 18/04/2010 | SBMT | SBMT | 10:19 | 10:20 | 10:50 | 10:51 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 191 | 237 | 022/PT-HKX/10 | 019 | 18/04/2010 | SBMT | SIBM | 11:55 | 11:56 | 12:05 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 238 | 022/PT-HKX/10 | 019 | 18/04/2010 | SIBM | ZZZZ | | 12:06 | 12:30 | | | | |
| | 239 | 022/PT-HKX/10 | 019 | 18/04/2010 | ZZZZ | SBMT | | 12:31 | 12:57 | 12:58 | | | |
| 192 | 240 | 022/PT-HKX/10 | 020 | 19/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:30 | 08:31 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 193 | 241 | 022/PT-HKX/10 | 020 | 19/04/2010 | SBMT | SBMT | 09:44 | 09:45 | 09:59 | 10:00 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 194 | 242 | 022/PT-HKX/10 | 020 | 19/04/2010 | SBMT | SBMT | 13:25 | 13:26 | 13:40 | 13:41 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 195 | 243 | 022/PT-HKX/10 | 020 | 19/04/2010 | SBMT | ZZZZ | 17:11 | 17:12 | 17:23 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 244 | 022/PT-HKX/10 | 020 | 19/04/2010 | ZZZZ | SDBR | | 17:24 | 17:40 | | | | |
| | 245 | 022/PT-HKX/10 | 020 | 19/04/2010 | SDBR | SBMT | | 17:41 | 17:54 | 17:55 | | | |
| 196 | 246 | 022/PT-HKX/10 | 021 | 20/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:44 | 07:45 | 08:15 | 08:16 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 197 | 247 | 022/PT-HKX/10 | 021 | 20/04/2010 | SBMT | SBMT | 09:16 | 09:17 | 11:23 | 11:24 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 198 | 248 | 022/PT-HKX/10 | 021 | 20/04/2010 | SBMT | ZZZZ | 14:27 | 14:28 | 14:40 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 249 | 022/PT-HKX/10 | 021 | 20/04/2010 | ZZZZ | SBJD | | 14:40 | 16:10 | 16:11 | | | |
| 199 | 250 | 022/PT-HKX/10 | 021 | 20/04/2010 | SBJD | SBMT | 17:54 | 17:55 | 18:13 | 18:14 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 200 | 251 | 022/PT-HKX/10 | 022 | 21/04/2010 | SBMT | ZZZZ | 11:44 | 11:45 | 11:57 | 11:58 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 201 | 252 | 022/PT-HKX/10 | 022 | 21/04/2010 | ZZZZ | SBVR | 13:14 | 13:15 | 14:45 | 14:46 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 202 | 253 | 022/PT-HKX/10 | 022 | 21/04/2010 | SBVR | ZZZZ | 16:05 | 16:06 | 17:36 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 254 | 022/PT-HKX/10 | 022 | 21/04/2010 | ZZZZ | SBMT | | 17:36 | 17:54 | 17:55 | | | |
| 203 | 255 | 022/PT-HKX/10 | 023 | 22/04/2010 | SBMT | SBMT | 06:01 | 06:02 | 06:30 | 06:31 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 204 | 256 | 022/PT-HKX/10 | 023 | 22/04/2010 | SBMT | SDHG | 12:04 | 12:05 | 12:14 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 257 | 022/PT-HKX/10 | 023 | 22/04/2010 | SDHG | SBMT | | 12:15 | 12:24 | 12:25 | | | |
| 205 | 258 | 022/PT-HKX/10 | 024 | 23/04/2010 | SBMT | SBMT | 08:00 | 08:01 | 08:30 | 08:31 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 206 | 259 | 022/PT-HKX/10 | 024 | 23/04/2010 | SBMT | SDEF | 09:49 | 09:50 | 10:04 | | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 260 | 022/PT-HKX/10 | 024 | 23/04/2010 | SDEF | SBMT | | 10:06 | 10:15 | 10:16 | | | |
| 207 | 261 | 022/PT-HKX/10 | 025 | 25/04/2010 | SBMT | SBBP | 11:40 | 11:41 | 12:20 | 12:21 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 208 | 262 | 022/PT-HKX/10 | 025 | 25/04/2010 | SBBP | SBMT | 17:08 | 17:09 | 17:47 | 17:48 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 209 | 263 | 022/PT-HKX/10 | 026 | 26/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:30 | 07:31 | 07:59 | 08:00 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 210 | 264 | 022/PT-HKX/10 | 026 | 26/04/2010 | SBMT | SDCO | 11:11 | 11:12 | 12:12 | 12:13 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 211 | 265 | 022/PT-HKX/10 | 027 | 27/04/2010 | SDCO | SDRR | 08:09 | 08:10 | 09:40 | 09:41 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 212 | 266 | 022/PT-HKX/10 | 027 | 27/04/2010 | SDRR | SDCO | 10:55 | 10:56 | 13:25 | 13:26 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 213 | 267 | 022/PT-HKX/10 | 028 | 28/04/2010 | SDCO | ZZZZ | 08:10 | 08:11 | 11:10 | 11:11 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|-------|
| 214 | 268 | 022/PT-HKX/10 | 028 | 28/04/2010 | ZZZZ | SDCO | 14:59 | 15:00 | 15:54 | 15:55 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 215 | 269 | 022/PT-HKX/10 | 028 | 28/04/2010 | SDCO | SDCO | 16:00 | 16:01 | 16:12 | 16:13 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 216 | 270 | 022/PT-HKX/10 | 030 | 29/04/2010 | SDCO | ZZZZ | 08:04 | 08:05 | 08:35 | 08:36 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 217 | 271 | 022/PT-HKX/10 | 030 | 29/04/2010 | ZZZZ | SBMT | 12:28 | 12:29 | 12:59 | 13:00 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 218 | 272 | 022/PT-HKX/10 | 031 | 05/05/2010 | SBMT | SBMT | 07:53 | 07:54 | 08:14 | 08:15 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 219 | 273 | 022/PT-HKX/10 | 031 | 05/05/2010 | SBMT | SBMT | 10:28 | 10:29 | 10:49 | 10:50 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 220 | 274 | 022/PT-HKX/10 | 031 | 05/05/2010 | SBMT | SJUF | 19:00 | 19:01 | 19:10 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 275 | 022/PT-HKX/10 | 031 | 05/05/2010 | SJUF | SBGR | | 19:11 | 19:23 | | | |
| | 276 | 022/PT-HKX/10 | 031 | 05/05/2010 | SBGR | SBMT | | 19:24 | 19:30 | 19:31 | | |
| 221 | 277 | 022/PT-HKX/10 | 032 | 06/05/2010 | SBMT | SBMT | 07:40 | 07:41 | 08:11 | 08:12 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 222 | 278 | 022/PT-HKX/10 | 032 | 06/05/2010 | SBMT | SDIY | 10:30 | 10:31 | 10:51 | 10:52 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 223 | 279 | 022/PT-HKX/10 | 032 | 06/05/2010 | SDIY | SBMT | 14:20 | 14:21 | 14:42 | 14:43 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 224 | 280 | 022/PT-HKX/10 | 032 | 06/05/2010 | SBMT | SBMT | 15:13 | 15:14 | 15:44 | 15:45 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 225 | 281 | 022/PT-HKX/10 | 032 | 06/05/2010 | SBMT | SJTY | 18:13 | 18:14 | 18:20 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 282 | 022/PT-HKX/10 | 032 | 06/05/2010 | SJTY | SBGR | | 18:21 | 18:31 | | | |
| | 283 | 022/PT-HKX/10 | 032 | 06/05/2010 | SBGR | SBMT | | 18:32 | 18:42 | 18:43 | | |
| 226 | 284 | 022/PT-HKX/10 | 033 | 07/05/2010 | SBMT | SBMT | 07:43 | 07:44 | 08:42 | 08:43 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 227 | 285 | 022/PT-HKX/10 | 033 | 07/05/2010 | SBMT | SBGR | 17:28 | 17:29 | 17:34 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 286 | 022/PT-HKX/10 | 033 | 07/05/2010 | SBGR | SBGR | | 17:35 | 18:03 | | | |
| | 287 | 022/PT-HKX/10 | 033 | 07/05/2010 | SBGR | SBMT | | 18:03 | 18:15 | 18:16 | | |
| 228 | 288 | 022/PT-HKX/10 | 034 | 10/05/2010 | SBMT | SDBK | 08:45 | 08:46 | 09:15 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 289 | 022/PT-HKX/10 | 034 | 10/05/2010 | SDBK | SBBU | | 09:18 | 10:18 | 10:19 | | |
| 229 | 290 | 022/PT-HKX/10 | 035 | 11/05/2010 | SBBU | ZZZZ | 09:03 | 09:04 | 09:34 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 291 | 022/PT-HKX/10 | 035 | 11/05/2010 | ZZZZ | SBBU | | 09:35 | 10:00 | 10:01 | | |
| 230 | 292 | 022/PT-HKX/10 | 035 | 11/05/2010 | SBBU | SBAQ | 13:40 | 13:41 | 14:40 | 14:41 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 231 | 293 | 022/PT-HKX/10 | 036 | 12/05/2010 | SBAQ | ZZZZ | 08:31 | 08:32 | 08:49 | 08:50 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 232 | 294 | 022/PT-HKX/10 | 036 | 12/05/2010 | ZZZZ | SBAQ | 13:04 | 13:05 | 13:35 | 13:36 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 233 | 295 | 022/PT-HKX/10 | 037 | 13/05/2010 | SBAQ | SDCD | 08:41 | 08:42 | 09:38 | 09:39 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 234 | 296 | 022/PT-HKX/10 | 037 | 13/05/2010 | SDCD | ZZZZ | 13:44 | 13:45 | 14:45 | 14:46 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 235 | 297 | 022/PT-HKX/10 | 037 | 13/05/2010 | ZZZZ | SBBU | 15:04 | 15:05 | 15:30 | 15:31 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 236 | 298 | 022/PT-HKX/10 | 038 | 14/05/2010 | SBBU | SBBU | 08:36 | 08:37 | 08:52 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 299 | 022/PT-HKX/10 | 038 | 14/05/2010 | SBBU | SDBK | | 08:53 | 09:30 | 09:31 | | |
| 237 | 300 | 022/PT-HKX/10 | 038 | 14/05/2010 | SDBK | SBBU | 13:59 | 14:00 | 14:58 | 14:59 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 238 | 301 | 022/PT-HKX/10 | 038 | 14/05/2010 | SBMT | SBMT | 15:28 | 15:29 | 16:29 | 16:30 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 239 | 302 | 022/PT-HKX/10 | 039 | 16/05/2010 | SBMT | SBBU | 14:42 | 14:43 | 15:43 | 15:44 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 240 | 303 | 022/PT-HKX/10 | 040 | 17/05/2010 | SBBU | SDPN | 10:27 | 10:28 | 11:00 | 11:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 241 | 304 | 022/PT-HKX/10 | 040 | 17/05/2010 | SDPN | SBBU | 14:42 | 14:45 | 15:02 | 15:03 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 242 | 305 | 022/PT-HKX/10 | 041 | 18/05/2010 | SBBU | ZZZZ | 08:27 | 08:28 | 09:28 | 09:30 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 243 | 306 | 022/PT-HKX/10 | 041 | 18/05/2010 | ZZZZ | SDDN | 09:52 | 09:53 | 10:54 | 10:55 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 244 | 307 | 022/PT-HKX/10 | 042 | 19/05/2010 | SDDN | SBDN | 09:23 | 09:24 | 10:24 | 10:25 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 245 | 308 | 022/PT-HKX/10 | 042 | 19/05/2010 | SBDN | SBDN | 11:04 | 11:05 | 12:00 | 12:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 246 | 309 | 022/PT-HKX/10 | 042 | 19/05/2010 | SBDN | SBDN | 15:46 | 15:47 | 16:48 | 16:49 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 247 | 310 | 022/PT-HKX/10 | 043 | 20/05/2010 | SBDN | SBMT | 08:37 | 08:38 | 09:38 | 09:40 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 248 | 311 | 022/PT-HKX/10 | 044 | 07/06/2010 | SBMT | SBMT | 16:59 | 17:00 | 18:12 | 18:13 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 249 | 312 | 022/PT-HKX/10 | 045 | 08/06/2010 | SBMT | SDHG | 06:17 | 06:18 | 06:28 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 313 | 022/PT-HKX/10 | 045 | 08/06/2010 | SDHG | SBRP | | 06:29 | 07:30 | 07:31 | | |
| 250 | 314 | 022/PT-HKX/10 | 045 | 08/06/2010 | SBRP | SBRP | 08:39 | 08:40 | 09:40 | 09:41 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 251 | 315 | 022/PT-HKX/10 | 045 | 08/06/2010 | SBRP | ZZZZ | 10:54 | 10:55 | 11:55 | 11:56 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 252 | 316 | 022/PT-HKX/10 | 046 | 09/06/2010 | ZZZZ | SBMT | 15:17 | 15:18 | 16:24 | 16:25 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 253 | 317 | 022/PT-HKX/10 | 047 | 10/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:04 | 08:05 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 254 | 318 | 022/PT-HKX/10 | 047 | 10/06/2010 | SBMT | SDCO | 09:47 | 09:48 | 10:24 | 10:25 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 255 | 319 | 022/PT-HKX/10 | 047 | 10/06/2010 | SDCO | SBMT | 14:18 | 14:19 | 14:55 | 14:56 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 256 | 320 | 022/PT-HKX/10 | 047 | 10/06/2010 | SBMT | SDHY | 16:28 | 16:29 | 16:35 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 321 | 022/PT-HKX/10 | 047 | 10/06/2010 | SDHY | SBSP | | 16:36 | 16:42 | | | |
| | 322 | 022/PT-HKX/10 | 047 | 10/06/2010 | SBSP | SBMT | | 16:43 | 16:50 | 16:51 | | |
| 257 | 323 | 022/PT-HKX/10 | 048 | 11/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 258 | 324 | 022/PT-HKX/10 | 048 | 11/06/2010 | SBMT | SDHM | 10:02 | 10:03 | 10:21 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 325 | 022/PT-HKX/10 | 048 | 11/06/2010 | SDHM | SBMT | | 10:22 | 10:40 | 10:41 | | |
| 259 | 326 | 022/PT-HKX/10 | 048 | 11/06/2010 | SBMT | SDHM | 14:29 | 14:30 | 14:47 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| | 327 | 022/PT-HKX/10 | 048 | 11/06/2010 | SDHM | SBMT | | 14:48 | 15:07 | 15:08 | | |
| 260 | 328 | 022/PT-HKX/10 | 049 | 12/06/2010 | SBMT | SBMT | 15:09 | 15:10 | 15:35 | 15:36 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 261 | 329 | 022/PT-HKX/10 | 049 | 12/06/2010 | SBMT | SBMT | 18:29 | 18:30 | 19:30 | 19:31 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 262 | 330 | 023/PT-HKX/10 | 002 | 13/06/2010 | SBMT | SBMT | 11:59 | 12:00 | 12:19 | 12:20 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 263 | 331 | 023/PT-HKX/10 | 003 | 14/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:03 | 07:04 | 07:35 | 07:36 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 264 | 332 | 023/PT-HKX/10 | 003 | 14/06/2010 | SBMT | SBMT | 09:49 | 09:50 | 10:25 | 10:26 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 265 | 333 | 023/PT-HKX/10 | 004 | 15/06/2010 | SBMT | SBMT | 06:56 | 06:57 | 07:28 | 07:29 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |
| 266 | 334 | 023/PT-HKX/10 | 004 | 15/06/2010 | SBMT | SBMT | 10:50 | 10:51 | 11:02 | 11:03 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 |

| ZOO | 334 | 023/PT-HKX/10 | 004 | 13/06/2010 | SBMT | SBMT | 06:59 | 07:00 | 07:30 | 07:31 | | 4.000 | |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|-------|---------------------------------|
| 267 | 335 | 023/PT-HKX/10 | 005 | 16/06/2010 | SBMT | SBMT | 06:59 | 07:00 | 07:30 | 07:31 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 268 | 336 | 023/PT-HKX/10 | 006 | 17/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:25 | 07:26 | 07:55 | 07:56 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 269 | 337 | 023/PT-HKX/10 | 006 | 17/06/2010 | SBMT | SDHM | 08:57 | 08:58 | 09:15 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 338 | 023/PT-HKX/10 | 006 | 17/06/2010 | SDHM | SDHM | | | 09:16 | 10:16 | | | 10:17 |
| 270 | 339 | 023/PT-HKX/10 | 006 | 17/06/2010 | SDHM | SBMT | 13:05 | 13:06 | 14:00 | 14:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 271 | 340 | 023/PT-HKX/10 | 007 | 18/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:12 | 07:13 | 07:44 | 07:45 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 272 | 341 | 023/PT-HKX/10 | 007 | 18/06/2010 | SBMT | SDHG | 08:59 | 09:00 | 09:10 | 09:11 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 273 | 342 | 023/PT-HKX/10 | 007 | 18/06/2010 | SDHG | SBSR | 11:59 | 12:00 | 13:12 | 13:13 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 274 | 343 | 023/PT-HKX/10 | 007 | 18/06/2010 | SBSR | ZZZZ | 13:25 | 13:25 | 13:50 | 13:51 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 275 | 344 | 023/PT-HKX/10 | 007 | 18/06/2010 | ZZZZ | SBMT | 14:19 | 14:20 | 15:20 | 15:21 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 276 | 345 | 023/PT-HKX/10 | 009 | 21/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:02 | 07:03 | 07:33 | 07:34 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 277 | 346 | 023/PT-HKX/10 | 010 | 22/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:47 | 07:48 | 08:49 | 08:50 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 278 | 347 | 023/PT-HKX/10 | 010 | 22/06/2010 | SBMT | SBMT | 09:16 | 09:17 | 10:28 | 10:29 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 279 | 348 | 023/PT-HKX/10 | 011 | 23/06/2010 | SBMT | SBMT | 08:24 | 08:25 | 09:25 | 09:26 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 280 | 349 | 023/PT-HKX/10 | 011 | 23/06/2010 | SBMT | SDHM | 09:59 | 10:00 | 10:18 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 350 | 023/PT-HKX/10 | 011 | 23/06/2010 | SDHM | SDBK | | | 10:19 | 11:20 | | | 11:21 |
| 281 | 351 | 023/PT-HKX/10 | 011 | 23/06/2010 | SDBK | SBMT | 15:21 | 15:22 | 16:34 | 16:35 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 282 | 352 | 023/PT-HKX/10 | 012 | 24/06/2010 | SBMT | SBMT | 09:42 | 09:43 | 09:55 | 09:56 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 283 | 353 | 023/PT-HKX/10 | 012 | 24/06/2010 | SBMT | SBMT | 10:33 | 10:34 | 11:22 | 11:23 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 284 | 354 | 023/PT-HKX/10 | 012 | 24/06/2010 | SBMT | SBMT | 13:25 | 13:26 | 14:14 | 14:15 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 285 | 355 | 023/PT-HKX/10 | 013 | 26/06/2010 | SBMT | SBGR | 07:44 | 07:45 | 08:03 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 356 | 023/PT-HKX/10 | 013 | 26/06/2010 | SBGR | SBMT | | | 08:04 | 08:14 | | | 08:15 |
| 286 | 357 | 023/PT-HKX/10 | 013 | 26/06/2010 | SBMT | SBMT | 08:25 | 08:26 | 09:01 | 09:02 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 287 | 358 | 023/PT-HKX/10 | 013 | 26/06/2010 | SBMT | SBMT | 16:49 | 16:50 | 17:14 | 17:15 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 288 | 359 | 023/PT-HKX/10 | 014 | 27/06/2010 | SBMT | SIBM | 10:44 | 10:45 | 10:55 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 360 | 023/PT-HKX/10 | 014 | 27/06/2010 | SIBM | ZZZZ | | | 10:56 | 11:44 | | | 11:45 |
| 289 | 361 | 023/PT-HKX/10 | 014 | 27/06/2010 | ZZZZ | SBMT | 15:04 | 15:05 | 16:05 | 16:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 290 | 362 | 023/PT-HKX/10 | 015 | 28/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:26 | 07:27 | 08:03 | 08:04 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 291 | 363 | 023/PT-HKX/10 | 015 | 28/06/2010 | SBMT | SBMT | 09:31 | 09:32 | 09:26 | 09:27 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 292 | 364 | 023/PT-HKX/10 | 015 | 28/06/2010 | SBMT | SSUO | 13:29 | 13:30 | 13:48 | 13:49 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 293 | 365 | 023/PT-HKX/10 | 015 | 28/06/2010 | SSUO | SBSP | 15:00 | 15:01 | 15:20 | 15:21 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 294 | 366 | 023/PT-HKX/10 | 015 | 28/06/2010 | SBSP | SBMT | 15:47 | 15:48 | 16:05 | 16:06 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 295 | 367 | 023/PT-HKX/10 | 016 | 29/06/2010 | SBMT | SBMT | 07:56 | 07:57 | 08:28 | 08:29 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 296 | 368 | 023/PT-HKX/10 | 016 | 29/06/2010 | SBMT | SBMT | 09:19 | 09:20 | 10:20 | 10:21 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 297 | 369 | 023/PT-HKX/10 | 016 | 29/06/2010 | SBMT | SBMT | 14:36 | 14:37 | 15:14 | 15:15 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 298 | 370 | 023/PT-HKX/10 | 017 | 30/06/2010 | SBMT | SDHM | 09:57 | 09:58 | 10:17 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 371 | 023/PT-HKX/10 | 017 | 30/06/2010 | SDHM | SBMT | | | 10:18 | 10:35 | | | 10:36 |
| 299 | 372 | 023/PT-HKX/10 | 018 | 01/07/2010 | SBMT | SSUO | 16:13 | 16:14 | 16:32 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 373 | 023/PT-HKX/10 | 018 | 01/07/2010 | SSUO | SDPM | | | 16:33 | 16:52 | | | 16:53 |
| 300 | 374 | 023/PT-HKX/10 | 018 | 01/07/2010 | SDPM | SBMT | 18:00 | 18:01 | 18:11 | 18:12 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 301 | 375 | 023/PT-HKX/10 | 019 | 02/04/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| 302 | 376 | 023/PT-HKX/10 | 019 | 02/04/2010 | SBMT | SSOA | 09:47 | 09:48 | 10:00 | | Com atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e sem agravantes | 4.000 | |
| | 377 | 023/PT-HKX/10 | 019 | 02/04/2010 | SSOA | ZZZZ | | | 10:01 | 10:30 | | | |
| | 378 | 023/PT-HKX/10 | 019 | 02/04/2010 | ZZZZ | SBMT | | | 10:31 | 11:01 | | | 11:02 |
| 303 | 379 | 023/PT-HKX/10 | 020 | 04/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:59 | 10:00 | 11:00 | 11:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 304 | 380 | 023/PT-HKX/10 | 020 | 04/07/2010 | SBMT | SBMT | 11:44 | 11:45 | 12:01 | 12:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 305 | 381 | 023/PT-HKX/10 | 021 | 05/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 306 | 382 | 023/PT-HKX/10 | 021 | 05/07/2010 | SBMT | SBGR | 11:05 | 11:06 | 11:15 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 383 | 023/PT-HKX/10 | 021 | 05/07/2010 | SBGR | SBMT | | | 11:16 | 11:28 | | | 11:29 |
| 307 | 384 | 023/PT-HKX/10 | 022 | 07/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:40 | 07:41 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 308 | 385 | 023/PT-HKX/10 | 022 | 07/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:30 | 09:31 | 10:00 | 10:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 309 | 386 | 023/PT-HKX/10 | 022 | 07/07/2010 | SBMT | SBMT | 15:00 | 15:01 | 15:30 | 15:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 310 | 387 | 023/PT-HKX/10 | 023 | 08/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:15 | 08:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 311 | 388 | 023/PT-HKX/10 | 023 | 08/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:25 | 09:26 | 09:46 | 09:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 312 | 389 | 023/PT-HKX/10 | 023 | 08/07/2010 | SBMT | SBMT | 14:49 | 14:50 | 15:20 | 15:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 313 | 390 | 023/PT-HKX/10 | 024 | 12/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:30 | 07:31 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 314 | 391 | 023/PT-HKX/10 | 025 | 13/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 07:56 | 07:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 392 | 023/PT-HKX/10 | 025 | 13/07/2010 | SBMT | SIKT | 09:38 | 09:39 | 09:47 | | | | |
| 315 | 393 | 023/PT-HKX/10 | 025 | 13/07/2010 | SIKT | SIKT | | | 09:48 | 10:18 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 394 | 023/PT-HKX/10 | 025 | 13/07/2010 | SIKT | SBMT | | | 10:19 | 10:25 | | | 10:26 |
| | 395 | 023/PT-HKX/10 | 026 | 14/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:55 | 07:56 | 08:20 | 08:21 | | | Sem atenuantes e sem agravantes |
| 317 | 396 | 023/PT-HKX/10 | 027 | 15/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:48 | 07:49 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 318 | 397 | 023/PT-HKX/10 | 028 | 16/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:30 | 08:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 319 | 398 | 023/PT-HKX/10 | 029 | 19/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 320 | 399 | 023/PT-HKX/10 | 030 | 20/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 321 | 400 | 023/PT-HKX/10 | 030 | 20/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:54 | 09:55 | 11:01 | 11:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 322 | 401 | 023/PT-HKX/10 | 031 | 21/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:15 | 08:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 323 | 402 | 023/PT-HKX/10 | 032 | 21/07/2010 | SBMT | SBMT | 13:04 | 13:05 | 13:23 | 13:24 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 324 | 403 | 023/PT-HKX/10 | 032 | 21/07/2010 | SBMT | SBMT | 15:32 | 15:34 | 16:16 | 16:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 325 | 404 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:15 | 08:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 326 | 405 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBSP | 10:48 | 10:49 | 11:01 | 11:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 327 | 406 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBSP | SDLB | 11:52 | 11:53 | 11:59 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 407 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SDLB | SBMT | | | 12:00 | 12:06 | | | 12:07 |
| 328 | 408 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SDGZ | 13:24 | 13:25 | 13:31 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 409 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SDGZ | SBMT | | | 13:32 | 13:38 | | | 13:39 |
| 329 | 410 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBMT | 17:02 | 17:03 | 17:39 | 17:40 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 330 | 411 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBMT | 17:54 | 17:55 | 18:25 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|-------|
| 331 | 412 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 413 | 023/PT-HKX/10 | 033 | 22/07/2010 | SBSP | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 332 | 414 | 023/PT-HKX/10 | 034 | 23/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 333 | 415 | 023/PT-HKX/10 | 034 | 23/07/2010 | SBMT | SBMT | 09:56 | 09:57 | 10:57 | 10:58 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 334 | 416 | 023/PT-HKX/10 | 035 | 25/07/2010 | SBMT | SBMT | 10:17 | 10:18 | 10:42 | 10:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 335 | 417 | 023/PT-HKX/10 | 035 | 25/07/2010 | SBMT | SBMT | 16:18 | 16:19 | 16:44 | 16:45 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 336 | 418 | 023/PT-HKX/10 | 036 | 26/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 08:16 | 08:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 419 | 023/PT-HKX/10 | 036 | 26/07/2010 | SBMT | SSUO | 09:29 | 09:30 | 09:47 | | | |
| 337 | 420 | 023/PT-HKX/10 | 036 | 26/07/2010 | SSUO | ZZZZ | | 09:48 | 10:18 | 10:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 421 | 023/PT-HKX/10 | 036 | 26/07/2010 | ZZZZ | SDHT | 10:30 | 10:31 | 11:00 | | | |
| 338 | 422 | 023/PT-HKX/10 | 036 | 26/07/2010 | SDHT | SBMT | | 11:01 | 11:08 | 11:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 339 | 423 | 023/PT-HKX/10 | 037 | 27/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:36 | 07:37 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 340 | 424 | 023/PT-HKX/10 | 037 | 27/07/2010 | SBMT | SBMT | 10:07 | 10:08 | 10:38 | 10:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 341 | 425 | 023/PT-HKX/10 | 037 | 27/07/2010 | SBMT | SBMT | 17:59 | 18:00 | 18:43 | 18:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 342 | 426 | 023/PT-HKX/10 | 038 | 28/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:27 | 07:28 | 08:10 | 08:11 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 343 | 427 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:31 | 07:32 | 08:20 | 08:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 428 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBMT | SSUO | 09:25 | 09:26 | 09:44 | | | |
| 344 | 429 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | SSUO | SBSJ | | 09:45 | 10:09 | 10:10 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 345 | 430 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBSJ | ZZZZ | 10:38 | 10:39 | 11:09 | 11:10 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 346 | 431 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | ZZZZ | SBMT | 12:28 | 12:29 | 13:29 | 13:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 432 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | SBMT | SILF | 14:22 | 14:23 | 14:35 | | | |
| 347 | 433 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | SILF | ZZZZ | | 14:36 | 15:00 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 434 | 023/PT-HKX/10 | 039 | 29/07/2010 | ZZZZ | SBMT | | 15:01 | 15:37 | 15:38 | | |
| 348 | 435 | 023/PT-HKX/10 | 040 | 30/07/2010 | SBMT | SBMT | 07:31 | 07:32 | 08:14 | 08:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 436 | 023/PT-HKX/10 | 040 | 30/07/2010 | SBMT | SDPH | 18:01 | 18:02 | 18:14 | | | |
| 349 | 437 | 023/PT-HKX/10 | 040 | 30/07/2010 | SDPH | SBKP | | 18:15 | 18:33 | 18:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 438 | 023/PT-HKX/10 | 040 | 30/07/2010 | SBKP | SIPD | 19:49 | 19:50 | 20:20 | | | |
| 350 | 439 | 023/PT-HKX/10 | 040 | 30/07/2010 | SIPD | SBMT | | 20:21 | 20:45 | 20:46 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 440 | 023/PT-HKX/10 | 041 | 31/07/2010 | SBMT | SIBM | 11:59 | 12:00 | 12:12 | | | |
| 351 | 441 | 023/PT-HKX/10 | 041 | 31/07/2010 | SIBM | SBMT | | 12:13 | 12:25 | 12:26 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 352 | 442 | 023/PT-HKX/10 | 042 | 02/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 353 | 443 | 023/PT-HKX/10 | 043 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 08:04 | 08:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 354 | 444 | 023/PT-HKX/10 | 044 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 10:47 | 10:48 | 11:49 | 11:50 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 355 | 445 | 023/PT-HKX/10 | 044 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 15:28 | 15:29 | 16:00 | 16:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 356 | 446 | 023/PT-HKX/10 | 044 | 03/08/2010 | SBMT | SBMT | 18:44 | 18:45 | 19:51 | 19:52 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 357 | 447 | 023/PT-HKX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 07:52 | 07:53 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 448 | 023/PT-HKX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBMT | SBGR | 10:30 | 10:31 | 10:43 | | | |
| 358 | 449 | 023/PT-HKX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBGR | SBMT | | 10:44 | 10:50 | 10:51 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 359 | 450 | 023/PT-HKX/10 | 045 | 04/08/2010 | SBMT | SBMT | 12:43 | 12:44 | 13:08 | 13:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 360 | 451 | 023/PT-HKX/10 | 046 | 05/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 361 | 452 | 023/PT-HKX/10 | 046 | 05/08/2010 | SBMT | SBMT | 10:29 | 10:30 | 11:06 | 11:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 362 | 453 | 023/PT-HKX/10 | 047 | 06/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 363 | 454 | 023/PT-HKX/10 | 047 | 06/08/2010 | SBMT | SBMT | 10:18 | 10:19 | 10:55 | 10:56 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 455 | 023/PT-HKX/10 | 047 | 06/08/2010 | SBMT | SDHG | 15:59 | 16:00 | 16:07 | | | |
| 364 | 456 | 023/PT-HKX/10 | 047 | 06/08/2010 | SDHG | SBMT | | 16:08 | 16:20 | 16:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 365 | 457 | 023/PT-HKX/10 | 048 | 08/08/2010 | SBMT | SBMT | 13:52 | 13:53 | 14:23 | 14:24 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 366 | 458 | 023/PT-HKX/10 | 049 | 09/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:38 | 07:39 | 08:03 | 08:04 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 459 | 024/PT-HKX/10 | 002 | 09/08/2010 | SBMT | SSUO | 09:16 | 09:17 | 09:35 | | | |
| 367 | 460 | 024/PT-HKX/10 | 002 | 09/08/2010 | SSUO | ZZZZ | | 09:36 | 10:30 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 461 | 024/PT-HKX/10 | 002 | 09/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:31 | 11:37 | 11:38 | | |
| | 462 | 024/PT-HKX/10 | 002 | 09/08/2010 | SBMT | SSUO | 14:44 | 14:45 | 14:57 | | | |
| 368 | 463 | 024/PT-HKX/10 | 002 | 09/08/2010 | SSUO | ZZZZ | | 14:58 | 15:58 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 464 | 024/PT-HKX/10 | 002 | 09/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 15:59 | 17:05 | 17:06 | | |
| 369 | 465 | 024/PT-HKX/10 | 003 | 10/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:33 | 07:34 | 08:16 | 08:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 466 | 024/PT-HKX/10 | 003 | 10/08/2010 | SBMT | SSUO | 12:49 | 12:50 | 13:08 | | | |
| 370 | 467 | 024/PT-HKX/10 | 003 | 10/08/2010 | SSUO | SBSJ | | 13:09 | 13:27 | 13:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 371 | 468 | 024/PT-HKX/10 | 003 | 10/08/2010 | SBSJ | SBMT | 17:22 | 17:23 | 17:53 | 17:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 372 | 469 | 024/PT-HKX/10 | 004 | 11/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:32 | 07:33 | 08:09 | 08:10 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 373 | 470 | 024/PT-HKX/10 | 004 | 11/08/2010 | SBMT | SBMT | 10:07 | 10:08 | 11:20 | 11:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 374 | 471 | 024/PT-HKX/10 | 004 | 11/08/2010 | SBMT | SBMT | 12:22 | 12:23 | 13:11 | 13:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 375 | 472 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:12 | 08:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 376 | 473 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 09:24 | 09:25 | 10:07 | 10:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 377 | 474 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 13:52 | 13:53 | 14:53 | 14:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 475 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBGR | 19:20 | 19:21 | 19:33 | | | |
| 378 | 476 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBGR | SBMT | | 19:34 | 19:46 | 19:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 379 | 477 | 024/PT-HKX/10 | 005 | 12/08/2010 | SBMT | SBMT | 21:09 | 21:10 | 21:40 | 21:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 380 | 478 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:18 | 08:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 479 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SBMT | SDHM | 10:22 | 10:23 | 10:35 | | | |
| 381 | 480 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SDHM | ZZZZ | | 10:36 | 11:18 | 11:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 382 | 481 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | ZZZZ | SBMT | 11:59 | 12:00 | 12:48 | 12:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 383 | 482 | 024/PT-HKX/10 | 006 | 13/08/2010 | SBMT | SBMT | 20:27 | 20:28 | 21:04 | 21:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 384 | 483 | 024/PT-HKX/10 | 007 | 14/08/2010 | SBMT | SBMT | 13:19 | 13:20 | 14:02 | 14:03 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 385 | 484 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:34 | 07:35 | 08:11 | 08:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 386 | 485 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SBMT | SDHM | 10:51 | 10:52 | 11:04 | 11:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 387 | 486 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SDHM | ZZZZ | 12:12 | 12:13 | 14:19 | 14:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 388 | 487 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | ZZZZ | SDCO | 15:00 | 15:01 | 17:01 | 17:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 389 | 488 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SDCO | SBMT | 18:01 | 18:02 | 18:32 | 18:33 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 489 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SBMT | SBGR | 19:17 | 19:18 | 19:30 | | | |
| 390 | 490 | 024/PT-HKX/10 | 008 | 16/08/2010 | SBGR | SBMT | | 19:31 | 19:43 | 19:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 391 | 491 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:54 | 07:55 | 08:31 | 08:32 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| 392 | 492 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SBMT | SIBM | 09:30 | 09:31 | 09:43 | 09:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 493 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SIBM | ZZZZ | 09:59 | 10:00 | 11:00 | | | |
| 393 | 494 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 11:01 | 11:55 | 11:56 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 495 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SBMT | SIBM | 14:34 | 14:35 | 14:47 | | | |
| 394 | 496 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 14:48 | 15:48 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7,000 |
| | 497 | 024/PT-HKX/10 | 009 | 17/08/2 | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|-----|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|---------------------------------|-------|
| 409 | 518 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:51 | 07:52 | 08:40 | 08:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 410 | 519 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SIBM | 09:14 | 09:15 | 09:27 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| | 520 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:28 | 11:04 | 11:05 | | | |
| 411 | 521 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | ZZZZ | SBMT | 11:30 | 11:31 | 13:13 | 13:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 412 | 522 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SDHM | 14:00 | 14:01 | 14:19 | | | | |
| | 523 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SDHM | SBMT | | 14:20 | 14:38 | 14:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 413 | 524 | 024/PT-HKX/10 | 015 | 27/08/2010 | SBMT | SBMT | 17:30 | 17:31 | 18:07 | 18:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 414 | 525 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SBGR | 11:13 | 11:14 | 11:32 | | | | |
| | 526 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBGR | SBMT | | 11:33 | 11:45 | 11:46 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 415 | 527 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SBMT | 12:48 | 12:49 | 13:07 | 13:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 416 | 528 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SBMT | 13:51 | 13:52 | 14:28 | 14:29 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 417 | 529 | 024/PT-HKX/10 | 016 | 28/08/2010 | SBMT | SBMT | 16:42 | 16:43 | 17:07 | 17:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 418 | 530 | 024/PT-HKX/10 | 017 | 29/08/2010 | SBMT | SBMT | 11:49 | 11:50 | 12:32 | 12:33 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 419 | 531 | 024/PT-HKX/10 | 017 | 29/08/2010 | SBMT | SBMT | 15:03 | 15:04 | 16:40 | 16:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 420 | 532 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 421 | 533 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SIBM | 10:31 | 10:32 | 10:44 | | | | |
| | 534 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SIBM | ZZZZ | | 10:45 | 11:51 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 535 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | ZZZZ | SBMT | | 11:52 | 13:16 | 13:17 | | | |
| 422 | 536 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SIBM | 13:39 | 13:40 | 13:52 | | | | |
| | 537 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SIBM | SBMT | | 13:53 | 14:05 | 14:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 423 | 538 | 024/PT-HKX/10 | 018 | 30/08/2010 | SBMT | SBMT | 17:31 | 17:32 | 17:50 | 17:51 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 424 | 539 | 024/PT-HKX/10 | 019 | 31/08/2010 | SBMT | SBMT | 07:48 | 07:49 | 08:31 | 08:32 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 425 | 540 | 024/PT-HKX/10 | 019 | 31/08/2010 | SBMT | SBMT | 09:40 | 09:41 | 11:35 | 11:36 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 426 | 541 | 024/PT-HKX/10 | 020 | 01/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:48 | 07:49 | 08:25 | 08:26 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 427 | 542 | 024/PT-HKX/10 | 020 | 01/09/2010 | SBMT | SBMT | 09:29 | 09:30 | 10:30 | 10:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 428 | 543 | 024/PT-HKX/10 | 020 | 01/09/2010 | SBMT | SBMT | 13:10 | 13:11 | 14:11 | 14:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 429 | 544 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:56 | 07:57 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 430 | 545 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | SBMT | SIBM | 09:17 | 09:18 | 09:30 | | | | |
| | 546 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:31 | 10:43 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 547 | 024/PT-HKX/10 | 021 | 02/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:44 | 12:03 | 12:04 | | | |
| 431 | 548 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:10 | 08:11 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 432 | 549 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | SDHM | 09:44 | 09:45 | 09:57 | | | | |
| | 550 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SDHM | SDCO | | 09:58 | 10:22 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 551 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SDCO | SBMT | | 10:23 | 10:47 | 10:48 | | | |
| 433 | 552 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | SDHM | 15:06 | 15:07 | 15:19 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 553 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SDHM | SBMT | | 15:20 | 15:38 | 15:39 | | | |
| 434 | 554 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBMT | SBSP | 18:57 | 18:58 | 19:10 | 19:11 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 435 | 555 | 024/PT-HKX/10 | 022 | 03/09/2010 | SBSP | SBMT | 19:53 | 19:54 | 20:06 | 20:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 436 | 556 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SBMT | SSUO | 09:09 | 09:10 | 09:28 | | | | |
| | 557 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SSUO | SBMT | | 09:29 | 09:47 | 09:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 437 | 558 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SBMT | SSUO | 11:39 | 11:40 | 12:04 | | | | |
| | 559 | 024/PT-HKX/10 | 023 | 04/09/2010 | SSUO | SBMT | | 12:05 | 12:23 | 12:24 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 438 | 560 | 024/PT-HKX/10 | 024 | 06/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:56 | 07:57 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 439 | 561 | 024/PT-HKX/10 | 024 | 06/09/2010 | SBMT | SBMT | 12:41 | 12:42 | 13:18 | 13:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 440 | 562 | 024/PT-HKX/10 | 025 | 08/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:51 | 07:52 | 08:16 | 08:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 441 | 563 | 024/PT-HKX/10 | 026 | 09/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:56 | 07:57 | 08:27 | 08:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 442 | 564 | 024/PT-HKX/10 | 027 | 10/09/2010 | SBMT | SBMT | 08:02 | 08:03 | 08:39 | 08:40 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 443 | 565 | 024/PT-HKX/10 | 027 | 10/09/2010 | SBMT | SDHG | 10:22 | 10:23 | 10:41 | | | | |
| | 566 | 024/PT-HKX/10 | 027 | 10/09/2010 | SDHG | SBMT | | 10:42 | 11:00 | 11:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 444 | 567 | 024/PT-HKX/10 | 028 | 11/09/2010 | SBMT | SBMT | 16:59 | 17:00 | 17:30 | 17:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 445 | 568 | 024/PT-HKX/10 | 029 | 12/09/2010 | SBMT | SSUO | 09:33 | 09:34 | 09:52 | | | | |
| | 569 | 024/PT-HKX/10 | 029 | 12/09/2010 | SSUO | SBMT | | 09:53 | 10:17 | 10:18 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 446 | 570 | 024/PT-HKX/10 | 029 | 12/09/2010 | SBMT | SBMT | 17:01 | 17:02 | 17:20 | 17:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 447 | 571 | 024/PT-HKX/10 | 030 | 13/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:48 | 07:49 | 08:19 | 08:20 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 448 | 572 | 024/PT-HKX/10 | 030 | 13/09/2010 | SBMT | SIBM | 12:46 | 12:47 | 12:59 | | | | |
| | 573 | 024/PT-HKX/10 | 030 | 13/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 13:00 | 14:06 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 574 | 024/PT-HKX/10 | 030 | 13/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 14:07 | 15:19 | 15:20 | | | |
| 449 | 575 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:42 | 08:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 450 | 576 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SBMT | SIBM | 09:29 | 09:30 | 09:42 | | | | |
| | 577 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:43 | 10:01 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 578 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:02 | 10:26 | 10:27 | | | |
| 451 | 579 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SBMT | SIBM | 13:34 | 13:35 | 13:47 | | | | |
| | 580 | 024/PT-HKX/10 | 031 | 14/09/2010 | SIBM | SBMT | | 13:48 | 14:06 | 14:07 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 452 | 581 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:52 | 07:53 | 08:29 | 08:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 453 | 582 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBMT | SBGR | 08:58 | 08:59 | 09:11 | | | | |
| | 583 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBGR | SBMT | | 09:12 | 09:24 | 09:25 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 454 | 584 | 024/PT-HKX/10 | 032 | 15/09/2010 | SBMT | SBMT | 10:11 | 10:12 | 10:30 | 10:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 455 | 585 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:30 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 456 | 586 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | SBMT | SIBM | 09:32 | 09:33 | 09:45 | | | | |
| | 587 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 09:46 | 10:34 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 588 | 024/PT-HKX/10 | 033 | 16/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:35 | 11:41 | | | | |
| 457 | 589 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:52 | 07:53 | 08:29 | 08:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 458 | 590 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SBMT | SIBM | 10:35 | 10:36 | 10:48 | | | | |
| | 591 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 10:49 | 12:01 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 592 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 12:02 | 13:20 | 13:21 | | | |
| 459 | 593 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SBMT | SIBM | 14:04 | 14:05 | 14:17 | | | | |
| | 594 | 024/PT-HKX/10 | 034 | 17/09/2010 | SIBM | SBMT | | 14:18 | 14:30 | 14:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 460 | 595 | 024/PT-HKX/10 | 035 | 20/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:52 | 07:53 | 08:23 | 08:24 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 461 | 596 | 024/PT-HKX/10 | 036 | 21/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:50 | 07:51 | 08:57 | 08:58 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 462 | 597 | 024/PT-HKX/10 | 037 | 21/09/2010 | SBMT | SIBM | 10:31 | 10:32 | 10:44 | | | | |
| | 598 | 024/PT-HKX/10 | 037 | 21/09/2010 | SIBM | ZZZZ | | 10:45 | 12:09 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 599 | 024/PT-HKX/10 | 037 | 21/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 12:10 | 13:40 | 13:41 | | | |
| 463 | 600 | 024/PT-HKX/10 | 038 | 24/09/2010 | SBMT | SIBM | 11:58 | 11:59 | 12:11 | 12:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 464 | 601 | 024/PT-HKX/10 | 038 | 24/09/2010 | SIBM | ZZZZ | 12:30 | 12:31 | 13:31 | | | | |
| | 602 | 024/PT-HKX/10 | 038 | 24/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 13:32 | 14:44 | 14:45 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 465 | 603 | 024/PT-HKX/10 | 039 | 25/09/2010 | SBMT | SBMT | 11:12 | 11:13 | 10:37 | 10:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 466 | 604 | 024/PT-HKX/10 | 040 | 26/09/2010 | SBMT | SBGR | 19:07 | 19:08 | 19:20 | | | | |
| | 605 | 024/PT-HKX/10 | 040 | 26/09/2010 | SBGR | SBMT | | 19:21 | 19:33 | 19:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 467 | 606 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 468 | 607 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | SBMT | SDHM | 10:26 | 10:27 | 10:45 | | | | |
| | 608 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | SDHM | ZZZZ | | 10:46 | 11:16 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 609 | 024/PT-HKX/10 | 041 | 27/09/2010 | ZZZZ | SBMT | | 11:17 | 11:53 | 11:54 | | | |
| 469 | 610 | 024/PT-HKX/10 | 042 | 28/09/2010 | SBMT | SBMT | 07:55 | 07:56 | 08:20 | 08:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 470 | 611 | 024/PT-HKX/10 | 042 | 28/09/2010 | SBMT | SDHM | 10:45 | 10:46 | 10:58 | | | | |
| | 612 | 024/PT-HKX/10 | 042 | 28/09/2010 | SDHM | SBBU | | 10:59 | 11:59 | 12:00 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 471 | 613 | 024/PT-HKX/10 | 043 | 29/09/2010 | SBBU | ZZZZ | 08:57 | 08:58 | 10:10 | | | | |
| | 614 | 024/PT-HKX/10 | 043 | 29/09/2010 | ZZZZ | SDDN | | 10:11 | 11:29 | 11:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 472 | 615 | 024/PT-HKX/10 | 044 | 30/09/2010 | SDDN | ZZZZ | 10:13 | 10:14 | 10:44 | 10:45 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 | |
| 473 | 616 | 024/PT-HKX/10 | 045 | 01/10/2010 | ZZZZ | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|------|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|-------|
| 480 | 623 | 024/PT-HKX/10 | 048 | 16/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:35 | 07:36 | 08:36 | 08:37 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 481 | 624 | 024/PT-HKX/10 | 049 | 17/11/2010 | SBMT | SDHG | 11:47 | 11:48 | 12:00 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 625 | 024/PT-HKX/10 | 049 | 17/11/2010 | SDHG | SBBU | | 12:01 | 12:37 | 12:38 | | |
| | 626 | 024/PT-HKX/10 | 049 | 17/11/2010 | SBBU | SDLN | | 14:10 | 14:40 | 14:41 | | |
| 482 | 627 | 025/PT-HKX/10 | 0002 | 18/11/2010 | SDLN | SBBU | 11:03 | 11:04 | 11:40 | 11:41 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 483 | 628 | 025/PT-HKX/10 | 0002 | 18/11/2010 | SBBU | SBMT | 12:24 | 12:25 | 14:07 | 14:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 484 | 629 | 025/PT-HKX/10 | 0002 | 18/11/2010 | SBMT | SBMT | 16:34 | 16:35 | 16:47 | 16:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 485 | 630 | 025/PT-HKX/10 | 0003 | 23/11/2010 | SBMT | SBMT | 11:59 | 12:00 | 12:12 | 12:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 486 | 631 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | SBSP | 06:27 | 06:28 | 06:40 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 632 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBSP | SBMT | | 06:41 | 06:53 | 06:54 | | |
| 487 | 633 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:43 | 07:44 | 08:02 | 08:03 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 488 | 634 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | SIBM | 10:34 | 10:35 | 10:47 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 635 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SIBM | SBSJ | | 10:48 | 11:24 | 11:25 | | |
| 489 | 636 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBSJ | SBSJ | 12:13 | 12:14 | 12:44 | 12:45 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 490 | 637 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBSJ | SBMT | 14:39 | 14:40 | 15:16 | 15:17 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 491 | 638 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBMT | ZZZZ | 16:25 | 16:26 | 16:50 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 639 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | ZZZZ | SBGR | | 16:51 | 17:15 | | | |
| | 640 | 025/PT-HKX/10 | 0004 | 24/11/2010 | SBGR | SBMT | | 17:16 | 17:28 | 17:29 | | |
| 492 | 641 | 025/PT-HKX/10 | 0005 | 07/12/2010 | SBMT | SBMT | 09:51 | 09:52 | 10:30 | 10:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 493 | 642 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 25/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 494 | 643 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 25/11/2010 | SBMT | SBGR | 09:32 | 09:33 | 09:45 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 644 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 25/11/2010 | SBGR | SBMT | | 09:46 | 09:58 | 09:59 | | |
| 495 | 645 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:32 | 08:33 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 646 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SBMT | SDHM | 10:31 | 10:32 | 10:44 | | | |
| 496 | 647 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SDHM | SBBU | | 10:45 | 12:03 | 12:04 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 648 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 26/11/2010 | SBBU | ZZZZ | 13:20 | 13:21 | 14:45 | 14:46 | | |
| 498 | 649 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | ZZZZ | SBSR | 10:14 | 10:15 | 11:33 | 11:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 499 | 650 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | SBSR | SBAQ | 12:39 | 12:40 | 13:42 | 13:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 500 | 651 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | SBAQ | SBBU | 14:19 | 14:20 | 15:08 | 15:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 501 | 652 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 27/11/2010 | SBBU | SBMT | 15:27 | 15:28 | 16:58 | 16:59 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 502 | 653 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 28/11/2010 | SBMT | SBMT | 09:59 | 10:00 | 10:18 | 10:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 503 | 654 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 29/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:53 | 07:54 | 08:36 | 08:37 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 504 | 655 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 29/11/2010 | SBMT | SBMT | 18:57 | 18:58 | 20:10 | 20:11 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 505 | 656 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 30/11/2010 | SBMT | SBMT | 07:44 | 07:45 | 08:15 | 08:16 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 657 | 025/PT-HKX/10 | 0006 | 30/11/2010 | SBMT | SDHM | 09:33 | 09:34 | 09:46 | | | |
| 506 | 658 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 30/11/2010 | SDHM | ZZZZ | | 09:47 | 10:41 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 659 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 30/11/2010 | ZZZZ | SBMT | | 10:42 | 12:06 | 12:07 | | |
| 507 | 660 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 30/11/2010 | SBMT | SBMT | 18:22 | 18:23 | 19:11 | 19:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 508 | 661 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 01/12/2010 | SBMT | SNWW | 08:58 | 08:59 | 09:23 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 662 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 01/12/2010 | SNWW | ZZZZ | | 09:24 | 09:54 | | | |
| | 663 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 01/12/2010 | ZZZZ | SBMT | | 09:55 | 10:37 | 10:38 | | |
| 509 | 664 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 05/12/2010 | SBMT | SBMT | 14:31 | 14:32 | 14:56 | 14:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 510 | 665 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 06/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:24 | 08:25 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 511 | 666 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | SBMT | SDHG | 07:38 | 07:39 | 07:51 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 667 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | SDHG | SDCO | | 07:52 | 08:10 | | | |
| | 668 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | SDCO | SBSP | | 08:11 | 08:35 | | | |
| | 669 | 025/PT-HKX/10 | 0007 | 07/12/2010 | SBSP | SBMT | | 08:36 | 08:42 | 08:43 | | |
| 512 | 670 | 025/PT-HKX/10 | 0008 | 08/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:43 | 07:44 | 08:14 | 08:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 513 | 671 | 025/PT-HKX/10 | 0008 | 08/12/2010 | SBMT | SDHG | 09:09 | 09:10 | 09:28 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 672 | 025/PT-HKX/10 | 0008 | 08/12/2010 | SDHG | SJAD | | 09:29 | 09:59 | | | |
| | 673 | 025/PT-HKX/10 | 0008 | 08/12/2010 | SJAD | SBMT | | 10:00 | 10:42 | 10:43 | | |
| 514 | 674 | 025/PT-HKX/10 | 0008 | 08/12/2010 | SBMT | SBGR | 18:41 | 18:42 | 19:00 | 19:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 515 | 675 | 025/PT-HKX/10 | 0008 | 08/12/2010 | SBGR | SBMT | 19:17 | 19:18 | 19:36 | 19:37 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 516 | 676 | 025/PT-HKX/10 | 0009 | 09/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:39 | 07:40 | 08:34 | 08:35 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 517 | 677 | 025/PT-HKX/10 | 0010 | 10/12/2010 | SBMT | SBMT | 17:09 | 17:10 | 17:46 | 17:47 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 518 | 678 | 025/PT-HKX/10 | 0011 | 11/12/2010 | SBMT | SDHM | 08:15 | 08:16 | 08:28 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 679 | 025/PT-HKX/10 | 0011 | 11/12/2010 | SDHM | ZZZZ | | 08:29 | 09:29 | | | |
| | 680 | 025/PT-HKX/10 | 0011 | 11/12/2010 | ZZZZ | SDIM | | 09:30 | 10:36 | 10:37 | | |
| 519 | 681 | 025/PT-HKX/10 | 0012 | 17/12/2010 | SDIM | SBMT | 09:29 | 09:30 | 10:12 | 10:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 520 | 682 | 025/PT-HKX/10 | 0012 | 17/12/2010 | SBMT | SBMT | 16:39 | 16:40 | 16:47 | 16:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 521 | 683 | 025/PT-HKX/10 | 0013 | 19/12/2010 | SBMT | SBMT | 18:29 | 18:30 | 18:48 | 18:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 522 | 684 | 025/PT-HKX/10 | 0014 | 20/12/2010 | SBMT | SNWW | 08:49 | 08:50 | 09:32 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 685 | 025/PT-HKX/10 | 0014 | 20/12/2010 | SNWW | SBMT | | 09:33 | 10:21 | 10:22 | | |
| 523 | 686 | 025/PT-HKX/10 | 0015 | 21/12/2010 | SBMT | SNWW | 07:31 | 07:32 | 08:14 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 687 | 025/PT-HKX/10 | 0015 | 21/12/2010 | SNWW | SBMT | | 08:15 | 08:57 | 08:58 | | |
| 524 | 688 | 025/PT-HKX/10 | 0016 | 22/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:34 | 08:35 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 525 | 689 | 025/PT-HKX/10 | 0016 | 22/12/2010 | SBMT | SBMT | 10:21 | 10:22 | 10:52 | 10:53 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 526 | 690 | 025/PT-HKX/10 | 0017 | 23/12/2010 | SBMT | SBMT | 07:49 | 07:50 | 08:26 | 08:27 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 527 | 691 | 025/PT-HKX/10 | 0018 | 24/12/2010 | SBMT | SIBM | 09:14 | 09:15 | 09:27 | 09:28 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 528 | 692 | 025/PT-HKX/10 | 0019 | 28/12/2010 | SIBM | ZZZZ | 07:29 | 07:30 | 09:06 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 693 | 025/PT-HKX/10 | 0019 | 28/12/2010 | ZZZZ | SICV | | 09:07 | 10:49 | 10:50 | | |
| 529 | 694 | 025/PT-HKX/10 | 0020 | 29/12/2010 | SICV | SICV | 07:16 | 07:17 | 09:11 | 09:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 530 | 695 | 025/PT-HKX/10 | 0021 | 30/12/2010 | SICV | SICV | 09:59 | 10:00 | 10:30 | 10:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 531 | 696 | 025/PT-HKX/10 | 0022 | 01/01/2011 | SICV | SBMT | 10:34 | 10:35 | 11:11 | 11:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 532 | 697 | 025/PT-HKX/10 | 0022 | 01/01/2011 | SBMT | SICV | 13:16 | 13:17 | 13:47 | 13:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 533 | 698 | 025/PT-HKX/10 | 0023 | 04/01/2011 | SICV | SBMT | 08:24 | 08:25 | 09:01 | 09:02 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 534 | 699 | 025/PT-HKX/10 | 0024 | 05/01/2011 | SBMT | SBMT | 12:49 | 12:50 | 12:56 | 12:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 535 | 700 | 025/PT-HKX/10 | 0025 | 07/01/2011 | SBMT | SDHG | 13:24 | 13:25 | 13:37 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 701 | 025/PT-HKX/10 | 0025 | 07/01/2011 | SDHG | ZZZZ | | 13:38 | 13:50 | | | |
| | 702 | 025/PT-HKX/10 | 0025 | 07/01/2011 | ZZZZ | SBMT | | 13:51 | 14:09 | 14:10 | | |
| 536 | 703 | 025/PT-HKX/10 | 0026 | 08/01/2011 | SBMT | SBMT | 19:29 | 19:30 | 19:48 | 19:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 537 | 704 | 025/PT-HKX/10 | 0026 | 08/01/2011 | SBMT | SBMT | 19:59 | 20:00 | 20:18 | 20:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 538 | 705 | 025/PT-HKX/10 | 0026 | 08/01/2011 | SBMT | SBMT | 20:29 | 20:30 | 20:48 | 20:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 539 | 706 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | SBMT | SBMT | 10:59 | 11:00 | 11:18 | 11:19 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 540 | 707 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | SBMT | SDHG | 13:29 | 13:30 | 13:42 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 708 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | SDHG | ZZZZ | | 13:43 | 14:13 | | | |
| | 709 | 025/PT-HKX/10 | 0027 | 09/01/2011 | ZZZZ | SBMT | | 14:14 | 14:50 | 14:51 | | |
| 541 | 710 | 025/PT-HKX/10 | 0028 | 11/01/2011 | SBMT | SBMT | 07:21 | 07:22 | 07:30 | 07:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 542 | 711 | 025/PT-HKX/10 | 0029 | 18/01/2011 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 07:54 | 07:55 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 543 | 712 | 025/PT-HKX/10 | 0030 | 13/02/2011 | SBMT | SBMT | 17:29 | 17:30 | 17:42 | 17:43 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 544 | 713 | 025/PT-HKX/10 | 0030 | 13/02/2011 | SBMT | SBMT | 18:29 | 18:30 | 19:00 | 19:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 545 | 714 | 025/PT-HKX/10 | 0031 | 14/02/2011 | SBMT | SBMT | 15:54 | 15:55 | | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 546 | 715 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:44 | 07:45 | 08:21 | 08:22 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 547 | 716 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SBMT | SBGR | 12:12 | 12:13 | 12:25 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 717 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SBGR | SIBM | | 12:26 | 12:38 | | | |
| | 718 | 025/PT-HKX/10 | 0032 | 15/02/2011 | SIBM | SBMT | | 12:39 | 12:51 | 12:52 | | |
| 548 | 719 | 025/PT-HKX/10 | 0033 | 16/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 549 | 720 | 025/PT-HKX/10 | 0034 | 17/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:39 | 07:40 | 08:16 | 08 | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------|------|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|-------|
| 555 | 728 | 025/PT-HKX/10 | 0038 | 21/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:30 | 07:31 | 08:07 | 08:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 556 | 729 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:37 | 07:38 | 08:14 | 08:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 557 | 730 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | SBMT | SDHM | 09:10 | 09:11 | 09:23 | | | |
| | 731 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | SDHM | ZZZZ | | 09:24 | 10:06 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 558 | 732 | 025/PT-HKX/10 | 0039 | 22/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 10:07 | 11:01 | 11:02 | | |
| | 733 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:46 | 08:22 | 08:23 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 559 | 734 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | SBMT | SDKM | 09:07 | 09:08 | 09:20 | | | |
| | 735 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | SDKM | ZZZZ | | 09:21 | 09:51 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 560 | 736 | 025/PT-HKX/10 | 0040 | 23/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 09:52 | 10:22 | 10:23 | | |
| | 737 | 025/PT-HKX/10 | 0041 | 23/02/2011 | SBMT | SDHG | 11:53 | 11:54 | 12:06 | | | |
| | 738 | 025/PT-HKX/10 | 0041 | 23/02/2011 | SDHG | ZZZZ | | 12:07 | 12:31 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 739 | 025/PT-HKX/10 | 0041 | 23/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 12:32 | 12:56 | 12:57 | | |
| 561 | 740 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:34 | 07:35 | 08:11 | 08:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 562 | 741 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | SBMT | SDHG | 10:35 | 10:36 | 10:48 | | | |
| | 742 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | SDHG | ZZZZ | | 10:49 | 11:37 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 743 | 025/PT-HKX/10 | 0042 | 24/02/2011 | ZZZZ | SBMT | | 11:38 | 12:26 | 12:27 | | |
| 563 | 744 | 025/PT-HKX/10 | 0043 | 25/02/2011 | SBMT | SBMT | 08:18 | 08:19 | 08:49 | 08:50 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 564 | 745 | 025/PT-HKX/10 | 0043 | 25/02/2011 | SBMT | SBMT | 10:04 | 10:05 | 11:35 | 11:36 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 565 | 746 | 025/PT-HKX/10 | 0044 | 27/02/2011 | SBMT | SBMT | 10:46 | 10:47 | 11:05 | | | |
| | 747 | 025/PT-HKX/10 | 0044 | 27/02/2011 | SBMT | SBMT | | 11:06 | 11:24 | 11:25 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 566 | 748 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SBMT | SBMT | 07:29 | 07:30 | 08:00 | 08:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 567 | 749 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SBMT | SBMT | 13:49 | 13:50 | 14:08 | 14:09 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 568 | 750 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SBMT | SILR | 15:14 | 15:15 | 15:33 | 15:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 569 | 751 | 025/PT-HKX/10 | 0045 | 28/02/2011 | SILR | SBMT | 16:31 | 16:32 | 16:44 | 16:45 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 570 | 752 | 025/PT-HKX/10 | 0046 | 01/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:19 | 07:20 | 07:56 | 07:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 571 | 753 | 025/PT-HKX/10 | 0047 | 02/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:24 | 07:25 | 08:07 | 08:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 572 | 754 | 025/PT-HKX/10 | 0048 | 03/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:45 | 07:50 | 08:20 | 08:21 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 573 | 755 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SBMT | SBMT | 15:29 | 15:30 | 15:48 | 15:49 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 574 | 756 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SBMT | SBGR | 18:47 | 18:48 | 19:00 | | | |
| | 757 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SBGR | SIBM | | 19:01 | 19:13 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 758 | 025/PT-HKX/10 | 0049 | 03/03/2011 | SIBM | SBMT | | 19:14 | 19:26 | 19:27 | | |
| 575 | 759 | 026/PT-HKX/10 | 0002 | 04/03/2011 | SBMT | SSOA | 14:49 | 14:50 | 15:02 | | | |
| | 760 | 026/PT-HKX/10 | 0002 | 04/03/2011 | SSOA | ZZZZ | | 15:03 | 15:21 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 576 | 761 | 026/PT-HKX/10 | 0002 | 04/03/2011 | ZZZZ | SBMT | | 15:22 | 15:52 | 15:53 | | |
| | 762 | 026/PT-HKX/10 | 0003 | 06/03/2011 | SBMT | SIBM | 09:33 | 09:34 | 09:46 | | | |
| | 763 | 026/PT-HKX/10 | 0003 | 06/03/2011 | SIBM | ZZZZ | | 09:47 | 10:11 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 764 | 026/PT-HKX/10 | 0003 | 06/03/2011 | ZZZZ | SBMT | | 10:12 | 10:42 | 10:43 | | |
| 577 | 765 | 026/PT-HKX/10 | 0004 | 10/03/2011 | SBMT | SBMT | 13:19 | 13:20 | 14:38 | 14:39 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 578 | 766 | 026/PT-HKX/10 | 0005 | 11/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:26 | 07:27 | 08:03 | 08:04 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 579 | 767 | 026/PT-HKX/10 | 0005 | 11/03/2011 | SBMT | SBMT | 09:04 | 09:05 | 10:11 | 10:12 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 580 | 768 | 026/PT-HKX/10 | 0006 | 14/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:59 | 08:00 | 08:36 | 08:37 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 581 | 769 | 026/PT-HKX/10 | 0007 | 15/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:36 | 07:37 | 08:07 | 08:08 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 582 | 770 | 026/PT-HKX/10 | 0008 | 16/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:27 | 07:28 | 08:53 | 08:54 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 583 | 771 | 026/PT-HKX/10 | 0008 | 16/03/2011 | SBMT | SBMT | 17:32 | 17:33 | 17:47 | 17:48 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 584 | 772 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:47 | 07:48 | 08:12 | 08:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 585 | 773 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SBMT | SDNN | 10:15 | 10:16 | 10:29 | 10:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 586 | 774 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SDNN | SBMT | 11:00 | 11:01 | 11:14 | 11:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 587 | 775 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SBMT | SDNN | 13:46 | 13:47 | 14:00 | 14:01 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 588 | 776 | 026/PT-HKX/10 | 0009 | 17/03/2011 | SDNN | SBMT | 14:30 | 14:31 | 14:43 | 14:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 589 | 777 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:23 | 07:24 | 07:43 | 07:44 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 590 | 778 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18/03/2011 | SBMT | SBMT | 10:45 | 10:46 | 11:29 | 11:30 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 591 | 779 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18/03/2011 | SIBM | SBMT | 11:14 | 11:15 | 11:58 | 11:59 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 592 | 780 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18/03/2011 | SBMT | SBGR | 14:45 | 14:46 | 14:57 | 14:58 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 593 | 781 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18/03/2011 | SBGR | SBMT | 15:25 | 15:26 | 15:37 | 15:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 594 | 782 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18/03/2011 | SBMT | SBGR | 16:18 | 16:19 | 16:30 | 16:31 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 595 | 783 | 026/PT-HKX/10 | 0010 | 18/03/2011 | SBGR | SBMT | 16:50 | 16:53 | 17:05 | 17:06 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 596 | 784 | 026/PT-HKX/10 | 0011 | 21/03/2011 | SBMT | SDHM | 09:19 | 09:20 | 09:31 | 09:32 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 597 | 785 | 026/PT-HKX/10 | 0011 | 21/03/2011 | SDHM | SBMT | 15:00 | 15:01 | 16:09 | 16:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 598 | 786 | 026/PT-HKX/10 | 0012 | 22/03/2011 | SBMT | SBMT | 08:52 | 08:53 | 09:24 | 09:25 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 599 | 787 | 026/PT-HKX/10 | 0012 | 22/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:40 | 07:41 | 08:08 | 08:10 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 600 | 788 | 026/PT-HKX/10 | 0012 | 22/03/2011 | SBMT | SBMT | 15:00 | 15:01 | 15:14 | 15:15 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 601 | 789 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBMT | SDIU | 10:20 | 10:21 | 10:33 | 10:34 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 602 | 790 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SDIU | SIAM | 13:15 | 13:16 | 13:36 | 13:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 603 | 791 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SIAM | SBMT | 13:54 | 14:00 | 14:12 | 14:13 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 604 | 792 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBMT | SSUO | 15:55 | 15:56 | 16:03 | | | |
| | 793 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SSUO | SBSJ | | 16:03 | 16:17 | 16:18 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 605 | 794 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBSJ | SBJD | 17:20 | 17:21 | 17:40 | | | |
| | 795 | 026/PT-HKX/10 | 0013 | 23/03/2011 | SBJD | SBMT | | 17:40 | 17:59 | 18:00 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 606 | 796 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SBMT | 07:09 | 07:10 | 08:04 | 08:05 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 607 | 797 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SBMT | 09:54 | 09:55 | 11:13 | 11:14 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 608 | 798 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SBMT | 13:24 | 13:25 | 13:37 | 13:38 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| | 799 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SBMT | SSUO | 16:34 | 16:35 | 16:47 | | | |
| | 800 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | SSUO | ZZZZ | | 16:48 | 17:12 | | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |
| 609 | 801 | 026/PT-HKX/10 | 0014 | 24/03/2011 | ZZZZ | SBMT | | 17:13 | 17:49 | 17:50 | | |
| 610 | 802 | 026/PT-HKX/10 | 0015 | 25/03/2011 | SBMT | SBMT | 09:49 | 09:50 | 09:56 | 09:57 | Sem atenuantes e sem agravantes | 7.000 |

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva
 SIAPE 1467237
 Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva**, Presidente de **Turma**, em 25/10/2019, às 19:45, 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 **3597954** e o código CRC **ED3741C4**.