



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 483/2017

PROCESSO Nº 00066.023280/2012-10

INTERESSADO: HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA

Brasília, 27 de novembro de 2017.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto contra decisão de 1ª Instância da SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade) proferida dia 21/01/2015, que aplicou multa no valor de R\$ 6.100.000,00 (seis milhões e cem mil reais) para infração descrita no Auto de Infração nº 07865/2011, por 610 operações da aeronave PT-HKX sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), Lei nº 7.565/1986 c/c seção 39.7 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 39.

2. De acordo com a proposta de decisão, apresentada no Parecer (SEI nº 1229708). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

3. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nºs 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, para obter mais informações junto à SAR, de forma que sejam apreciados os documentos do presente processo administrativo e sejam prestadas as informações solicitadas, conforme disposto a seguir:

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.

4. Desta forma, retorno os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à SAR, de maneira que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como para que sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

5. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

6. **Destaca-se ainda que da Decisão de Primeira Instância administrativa restou aplicada multa no valor de R\$6.100.000,00 (seis milhões e cem mil reais) .**

À Secretaria para providências de praxe.

Vera Lúcia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 28/11/2017, às 17:17, 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 **1272856** e o código CRC **CE13AF30**.

Referência: Processo nº 00066.023280/2012-10

SEI nº 1272856

Contagem	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
1	020/PT-HKX/09	035	20/12/2009	SBMT	SBMT	12:19	12:20	12:33	12:34
2	020/PT-HKX/09	035	20/12/2009	SBMT	SIAY	14:57	14:58	15:04	
3	020/PT-HKX/09	035	20/12/2009	SIAY	ZZZZ		15:05	15:36	15:37
4	020/PT-HKX/09	035	20/12/2009	ZZZZ	SIAY	17:36	17:37	17:56	
5	020/PT-HKX/09	035	20/12/2009	SIAY	SBMT		17:57	18:04	18:05
6	020/PT-HKX/09	036	21/12/2009	SBMT	SBMT	09:59	10:00	10:49	10:50
7	020/PT-HKX/09	036	21/12/2009	SBMT	SBMT	20:32	20:33	20:46	20:47
8	020/PT-HKX/09	037	22/12/2009	SBMT	SBMT	08:29	08:30	08:43	08:44
9	020/PT-HKX/09	037	22/12/2009	SBMT	SBMT	10:19	10:20	11:21	11:22
10	020/PT-HKX/09	037	22/12/2009	SBMT	SIKF	15:47	15:48	15:55	
11	020/PT-HKX/09	037	22/12/2009	SIKF	SBGR		15:56	16:09	
12	020/PT-HKX/09	037	22/12/2009	SBGR	SBMT		16:10	16:07	16:08
13	020/PT-HKX/09	038	23/12/2009	SBMT	SBMT	08:29	08:30	08:55	08:56
14	020/PT-HKX/09	038	23/12/2009	SBMT	SBMT	10:19	10:20	10:54	10:55
15	020/PT-HKX/09	039	24/12/2009	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:05	08:06
16	020/PT-HKX/09	039	24/12/2009	SBMT	SSUO	09:29	09:30	09:48	09:49
17	020/PT-HKX/09	039	24/12/2009	SSUO	SBMT	10:32	10:33	10:51	10:52
18	020/PT-HKX/09	040	25/12/2009	SBMT	SBSJ	13:51	13:52	14:17	14:18
19	020/PT-HKX/09	040	25/12/2009	SBSJ	ZZZZ	15:08	15:09	15:31	
20	020/PT-HKX/09	040	25/12/2009	ZZZZ	SBSJ		15:32	15:57	15:58
21	020/PT-HKX/09	040	25/12/2009	SBSJ	SICV	17:10	17:11	17:30	17:31
22	020/PT-HKX/09	041	27/12/2009	SICV	ZZZZ	11:34	11:35	11:47	11:48
23	020/PT-HKX/09	041	27/12/2009	ZZZZ	SDMF	12:09	12:10	12:29	
24	020/PT-HKX/09	041	27/12/2009	SDMF	SICV		12:30	12:52	12:53
25	020/PT-HKX/09	041	27/12/2009	SICV	SDMF	17:15	17:16	17:40	17:41
26	020/PT-HKX/09	042	28/12/2009	SDMF	SICV	08:45	08:46	09:16	09:17
27	020/PT-HKX/09	043	30/12/2009	SICV	ZZZZ	08:53	08:54	09:00	
28	020/PT-HKX/09	043	30/12/2009	ZZZZ	SDMF		09:00	09:30	09:31
29	020/PT-HKX/09	043	30/12/2009	SDMF	ZZZZ	13:50	13:51	14:21	
30	020/PT-HKX/09	043	30/12/2009	ZZZZ	SICV		14:22	14:34	14:35
31	020/PT-HKX/09	044	04/01/2010	SICV	ZZZZ	08:19	08:20	08:33	
32	020/PT-HKX/09	044	04/01/2010	ZZZZ	SSOA		08:34	08:52	
33	020/PT-HKX/09	044	04/01/2010	SSOA	SBMT		08:53	09:05	09:06
34	020/PT-HKX/09	044	04/01/2010	SBMT	SIBM	10:34	10:35	11:05	
35	020/PT-HKX/09	044	04/01/2010	SIBM	SBMT		11:06	11:42	11:43
36	020/PT-HKX/09	044	04/01/2010	SBMT	SBMT	14:57	14:58	15:32	15:33
37	020/PT-HKX/09	045	05/01/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:20	08:21
38	020/PT-HKX/09	045	05/01/2010	SBMT	ZZZZ	13:49	13:50	14:03	14:04
39	020/PT-HKX/09	045	05/01/2010	ZZZZ	SBMT	15:29	15:30	16:31	16:32
40	020/PT-HKX/09	045	05/01/2010	SBMT	SBMT	19:29	19:30	19:49	19:50
41	020/PT-HKX/09	046	06/01/2010	SBMT	SBMT	07:59	08:00	08:37	08:38
42	020/PT-HKX/09	046	06/01/2010	SBMT	SBMT	09:54	09:55	10:18	10:19
43	020/PT-HKX/09	047	07/01/2010	SBMT	SBMT	08:14	08:15	08:46	08:47
44	020/PT-HKX/09	047	07/01/2010	SBMT	SDHG	15:28	15:29	15:41	15:42
45	020/PT-HKX/09	047	07/01/2010	SDHG	SBMT	17:19	17:20	18:20	18:21
46	020/PT-HKX/09	048	08/01/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	09:12	09:13
47	020/PT-HKX/09	048	08/01/2010	SBMT	SIZY	09:21	09:22	09:32	
48	020/PT-HKX/09	048	08/01/2010	SIZY	SDCO		09:33	10:03	10:04
49	020/PT-HKX/09	048	08/01/2010	SDCO	SBMT	13:36	13:37	14:25	14:26
50	020/PT-HKX/09	048	08/01/2010	SBMT	SDKM	19:32	19:33	19:43	
51	020/PT-HKX/09	048	08/01/2010	SDKM	SBMT		19:44	19:55	19:56
52	020/PT-HKX/09	049	09/01/2010	SBMT	SBMT	10:20	10:21	11:20	11:21
53	021/PT-HKX/10	002	11/01/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	09:00	09:01
54	021/PT-HKX/10	002	11/01/2010	SBMT	SIZY	09:11	09:12	10:03	
55	021/PT-HKX/10	002	11/01/2010	SIZY	SDCO		10:04	10:53	10:54
56	021/PT-HKX/10	002	11/01/2010	SDCO	SIZY	13:14	13:15	13:50	
57	021/PT-HKX/10	002	11/01/2010	SIZY	SBMT		13:51	14:25	14:26
58	021/PT-HKX/10	003	12/01/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	08:13	08:14
59	021/PT-HKX/10	003	12/01/2010	SBMT	ZZZZ	09:00	09:01	10:37	10:38
60	021/PT-HKX/10	003	12/01/2010	ZZZZ	ZZZZ	10:50	10:51	11:39	11:40

61	021/PT-HKX/10	003	12/01/2010	ZZZZ	SBSJ	12:10	12:11	12:59	13:00
62	021/PT-HKX/10	003	12/01/2010	SBSJ	ZZZZ	14:00	14:01	14:50	14:51
63	021/PT-HKX/10	003	12/01/2010	ZZZZ	SBMT	17:04	17:05	17:52	17:53
64	021/PT-HKX/10	004	13/01/2010	SBMT	SBMT	07:33	07:34	08:19	08:20
65	021/PT-HKX/10	004	13/01/2010	SBMT	SDRB	15:19	15:20	15:29	
66	021/PT-HKX/10	004	13/01/2010	SDRB	SBGR		15:30	15:38	15:39
67	021/PT-HKX/10	004	13/01/2010	SBGR	SIGZ	17:32	17:33	17:51	
68	021/PT-HKX/10	004	13/01/2010	SIGZ	SBMT		17:52	18:06	18:07
69	021/PT-HKX/10	005	14/01/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	09:13	09:14
70	021/PT-HKX/10	005	14/01/2010	SBMT	SBMT	10:00	10:01	12:02	12:03
71	021/PT-HKX/10	005	14/01/2010	SBMT	SBMT	20:28	20:29	20:48	20:49
72	021/PT-HKX/10	006	15/01/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:06	08:07
73	021/PT-HKX/10	006	15/01/2010	SBMT	SBMT	15:30	15:31	15:48	15:49
74	021/PT-HKX/10	007	16/01/2010	SBMT	SDSN	09:30	09:31	09:44	
75	021/PT-HKX/10	007	16/01/2010	SDSN	SJWR		09:45	10:46	10:47
76	021/PT-HKX/10	007	16/01/2010	SJWR	SBMT	12:31	12:32	14:05	14:06
77	021/PT-HKX/10	007	16/01/2010	SBMT	SBMT	14:31	14:32	16:18	16:19
78	021/PT-HKX/10	007	16/01/2010	SBMT	SBMT	17:51	17:52	18:11	18:12
79	021/PT-HKX/10	008	17/01/2010	SBMT	SBMT	10:13	10:14	10:37	10:38
80	021/PT-HKX/10	008	17/01/2010	SBMT	SNWW	14:30	14:31	15:26	15:27
81	021/PT-HKX/10	008	17/01/2010	SNWW	SBMT	16:28	16:29	17:34	17:35
82	021/PT-HKX/10	009	18/01/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	09:42	09:43
83	021/PT-HKX/10	009	18/01/2010	SBMT	SBMT	08:59	09:00	10:11	10:12
84	021/PT-HKX/10	009	18/01/2010	SBMT	SDHG	13:37	13:38	13:50	
85	021/PT-HKX/10	009	18/01/2010	SDHG	SBMT		13:51	14:08	14:09
86	021/PT-HKX/10	010	19/01/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	09:12	09:13
87	021/PT-HKX/10	010	19/01/2010	SBMT	SJSY	08:50	08:51	09:16	
88	021/PT-HKX/10	010	19/01/2010	SJSY	ZZZZ		09:17	11:18	11:19
89	021/PT-HKX/10	010	19/01/2010	ZZZZ	SBMT	15:10	15:11	17:06	17:07
90	021/PT-HKX/10	011	20/01/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	09:12	09:13
91	021/PT-HKX/10	011	20/01/2010	SBMT	SBAQ	09:40	09:41	10:53	10:54
92	021/PT-HKX/10	011	20/01/2010	SBAQ	SBMT	15:46	15:47	16:58	16:59
93	021/PT-HKX/10	012	21/01/2010	SBMT	SBMT	07:19	07:20	09:08	09:09
94	021/PT-HKX/10	012	21/01/2010	SBMT	SBJD	10:30	10:31	11:07	11:08
95	021/PT-HKX/10	012	21/01/2010	SBJD	SBMT	11:58	11:59	12:35	12:36
96	021/PT-HKX/10	013	22/01/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
97	021/PT-HKX/10	013	22/01/2010	SBMT	SIBM	11:09	11:10	12:35	12:36
98	015/PT-HKX/10	014	25/01/2010	SIBM	SBMT	12:28	12:29	12:49	12:50
99	015/PT-HKX/10	014	25/01/2010	SBMT	SBMT	13:54	13:55	14:05	14:06
100	015/PT-HKX/10	015	26/01/2010	SBMT	SBMT	10:29	10:30	12:38	12:39
101	015/PT-HKX/10	016	27/01/2010	SBMT	ZZZZ	08:41	08:42	09:46	
102	015/PT-HKX/10	016	27/01/2010	ZZZZ	SBMT		09:47	10:51	10:52
103	015/PT-HKX/10	017	28/01/2010	SBMT	SBMT	10:04	10:05	11:05	11:06
104	015/PT-HKX/10	018	29/01/2010	SBMT	SDKV	17:20	17:21	18:00	18:01
105	015/PT-HKX/10	019	30/01/2010	SBMT	SBMT	13:11	13:12	13:30	13:31
106	015/PT-HKX/10	020	31/01/2010	SBMT	SBMT	09:45	09:46	10:15	10:16
107	015/PT-HKX/10	021	10/02/2010	SBMT	SSUO	09:19	09:20	09:43	09:44
108	015/PT-HKX/10	021	10/02/2010	SSUO	SBMT	11:10	11:11	11:35	11:36
109	015/PT-HKX/10	021	10/02/2010	SBMT	SSOA	18:00	18:01	18:07	
110	015/PT-HKX/10	021	10/02/2010	SSOA	SBMT		18:08	18:14	18:15
111	015/PT-HKX/10	021	10/02/2010	SBMT	SSOA	19:00	19:01	19:14	
112	015/PT-HKX/10	021	10/02/2010	SSOA	SBMT		19:15	19:21	19:22
113	015/PT-HKX/10	021	10/02/2010	SBMT	SBMT	20:30	20:31	20:40	20:41
114	021/PT-HKX/10	022	11/02/2010	SBMT	SBMT	08:29	08:30	09:12	09:13
115	021/PT-HKX/10	022	11/02/2010	SBMT	SIBM	09:19	09:20	09:30	
116	021/PT-HKX/10	022	11/02/2010	SIBM	SIBM		09:31	11:00	11:01
117	021/PT-HKX/10	022	11/02/2010	SIBM	SBMT	12:27	12:28	12:38	12:39
118	021/PT-HKX/10	022	11/02/2010	SBMT	SIBM	12:57	12:58	13:08	
119	021/PT-HKX/10	022	11/02/2010	SIBM	SIBM		13:09	13:51	13:52
120	021/PT-HKX/10	022	11/02/2010	SIBM	SBMT	15:19	15:20	15:30	15:31
121	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:05	08:06
122	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SBMT	SDLS	09:29	09:30	09:53	09:54
123	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SDLS	SBSJ	10:08	10:09	10:30	10:31

124	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SBSJ	SDLS	13:36	13:37	13:57	
125	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SDLS	SBGR		13:58	14:15	
126	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SBGR	SBMT		14:16	14:26	14:27
127	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SBMT	SIBM	15:29	15:30	15:40	
128	021/PT-HKX/10	023	12/02/2010	SIBM	SICV		15:41	15:55	
129	021/PT-HKX/10	024	13/02/2010	SICV	SBMT	09:26	09:27	09:52	09:53
130	021/PT-HKX/10	024	13/02/2010	SBMT	SBGR	10:59	11:00	11:12	
131	021/PT-HKX/10	024	13/02/2010	SBGR	SICV		11:13	11:49	11:50
132	021/PT-HKX/10	025	17/02/2010	SICV	SBMT	07:29	07:30	07:54	07:55
133	021/PT-HKX/10	026	18/02/2010	SBMT	SBMT	09:45	09:46	12:21	12:22
134	021/PT-HKX/10	027	19/02/2010	SBMT	SIBM	08:14	08:15	08:27	
135	021/PT-HKX/10	027	19/02/2010	SIBM	SIBS		08:28	09:34	
136	021/PT-HKX/10	027	19/02/2010	SIBS	ZZZZ		09:35	10:00	10:01
137	021/PT-HKX/10	027	19/02/2010	ZZZZ	SDMF	13:19	13:20	13:32	
138	021/PT-HKX/10	027	19/02/2010	SDMF	SBMT		13:33	14:34	14:35
139	021/PT-HKX/10	028	24/02/2010	SBMT	SBMT	10:56	10:57	11:59	12:00
140	021/PT-HKX/10	029	25/02/2010	SBMT	SBMT	16:49	16:50	17:00	17:01
141	021/PT-HKX/10	029	25/02/2010	SBMT	SBMT	17:37	17:38	17:52	17:53
142	021/PT-HKX/10	031	02/03/2010	SBMT	SDHG	09:19	09:20	09:34	09:35
143	021/PT-HKX/10	031	02/03/2010	SDHG	SDOU	10:12	10:13	11:12	11:13
144	021/PT-HKX/10	032	03/03/2010	SDOU	SDRR	08:43	08:44	10:42	10:43
145	021/PT-HKX/10	032	03/03/2010	SDRR	SDOU	14:30	14:31	17:32	17:33
146	021/PT-HKX/10	033	04/03/2010	SDOU	SDOU	08:28	08:29	11:33	11:34
147	021/PT-HKX/10	034	05/03/2010	SDOU	SDOU	08:42	08:43	10:45	10:46
148	021/PT-HKX/10	034	05/03/2010	SDOU	SBMT	12:39	12:40	14:10	14:11
149	021/PT-HKX/10	035	08/03/2010	SBMT	SBMT	07:27	07:28	07:59	08:00
150	021/PT-HKX/10	036	09/03/2010	SBMT	SBMT	07:35	07:36	08:05	08:06
151	021/PT-HKX/10	036	09/03/2010	SBMT	SDHG	10:05	10:06	10:15	
152	021/PT-HKX/10	036	09/03/2010	SDHG	SBMT		10:16	10:25	10:26
153	021/PT-HKX/10	036	09/03/2010	SBMT	SDHG	13:34	13:35	13:45	
154	021/PT-HKX/10	036	09/03/2010	SDHG	SBAS		13:46	15:00	15:01
155	021/PT-HKX/10	037	10/03/2010	SBAS	ZZZZ	07:57	07:58	09:00	09:01
156	021/PT-HKX/10	037	10/03/2010	ZZZZ	SBAS	13:19	13:20	13:50	13:51
157	021/PT-HKX/10	037	10/03/2010	SBAS	ZZZZ	16:02	16:03	16:33	16:34
158	021/PT-HKX/10	037	10/03/2010	ZZZZ	SBAS	17:46	17:47	18:17	18:18
159	021/PT-HKX/10	038	11/03/2010	SBAS	ZZZZ	08:03	08:04	08:21	08:22
160	021/PT-HKX/10	038	11/03/2010	ZZZZ	ZZZZ	09:50	09:51	10:51	10:52
161	021/PT-HKX/10	038	11/03/2010	ZZZZ	SBAS	15:49	15:50	16:00	16:01
162	021/PT-HKX/10	039	12/03/2010	SBAS	ZZZZ	08:34	08:35	08:53	08:54
163	021/PT-HKX/10	039	12/03/2010	ZZZZ	SBMT	13:00	13:01	14:38	14:39
164	021/PT-HKX/10	040	15/03/2010	SBMT	SBAU	10:03	10:04	11:40	11:41
165	021/PT-HKX/10	040	15/03/2010	SBAU	SDDN	13:47	13:48	15:00	15:01
166	021/PT-HKX/10	041	17/03/2010	SDDN	ZZZZ	08:04	08:05	08:30	08:31
167	021/PT-HKX/10	041	17/03/2010	ZZZZ	ZZZZ	10:49	10:50	11:25	11:26
168	021/PT-HKX/10	041	17/03/2010	ZZZZ	SDDN	14:34	14:35	15:05	15:06
169	021/PT-HKX/10	042	18/03/2010	SDDN	ZZZZ	08:04	08:05	09:05	09:06
170	021/PT-HKX/10	042	18/03/2010	ZZZZ	SDDN	15:26	15:27	16:33	16:34
171	021/PT-HKX/10	043	19/03/2010	SDDN	SBAU	08:09	08:10	09:40	09:41
172	021/PT-HKX/10	043	19/03/2010	SBAU	SBAU	11:39	11:40	12:40	12:41
173	021/PT-HKX/10	043	19/03/2010	SBAU	SBDN	13:49	13:50	14:20	14:21
174	021/PT-HKX/10	044	22/03/2010	SBDN	ZZZZ	08:55	08:56	09:44	09:45
175	021/PT-HKX/10	044	22/03/2010	ZZZZ	SBDN	11:34	11:35	12:05	12:06
176	021/PT-HKX/10	045	24/03/2010	SBDN	ZZZZ	08:35	08:36	09:41	09:42
177	021/PT-HKX/10	045	24/03/2010	ZZZZ	ZZZZ	12:54	12:55	13:49	13:50
178	021/PT-HKX/10	045	24/03/2010	ZZZZ	SBDN	16:24	16:25	17:25	17:26
179	021/PT-HKX/10	046	25/03/2010	SBDN	ZZZZ	08:33	08:34	10:05	10:06
180	021/PT-HKX/10	046	25/03/2010	ZZZZ	ZZZZ	13:56	13:57	14:27	14:28
181	021/PT-HKX/10	046	25/03/2010	ZZZZ	SBDN	16:04	16:05	17:05	17:06
182	021/PT-HKX/10	047	26/03/2010	SBDN	SBDN	08:42	08:43	09:20	09:21
183	021/PT-HKX/10	047	26/03/2010	SBDN	SIAY	10:47	10:48	12:12	12:13
184	021/PT-HKX/10	047	26/03/2010	SIAY	SBMT	14:12	14:13	14:25	14:26
185	021/PT-HKX/10	048	29/03/2010	SBMT	SDIM	09:04	09:05	09:34	09:35
186	021/PT-HKX/10	048	29/03/2010	SDIM	SDIM	10:33	10:34	11:04	11:05

187	021/PT-HKX/10	048	29/03/2010	SDIM	SDIM	13:01	13:02	13:32	13:33
188	021/PT-HKX/10	048	29/03/2010	SDIM	SDIM	13:46	13:47	14:18	14:19
189	021/PT-HKX/10	049	31/03/2010	SDIM	SBMT	08:18	08:19	08:50	08:51
190	022/PT-HKX/10	003	01/04/2010	SBMT	SBMT	07:23	07:24	08:00	08:01
191	022/PT-HKX/10	004	02/04/2010	SBMT	SBMT	09:30	09:31	09:45	09:46
192	022/PT-HKX/10	004	02/04/2010	SBMT	SSOA	12:50	12:51	12:59	
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
195	022/PT-HKX/10	005	04/04/2010	SBMT	SBMT	12:09	12:10	12:22	12:23
196	022/PT-HKX/10	005	04/04/2010	SBMT	SSUO	14:59	15:00	15:20	
197	022/PT-HKX/10	005	04/04/2010	SSUO	SBMT		15:21	15:40	15:41
198	022/PT-HKX/10	006	05/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	07:54	07:55
199	022/PT-HKX/10	006	05/04/2010	SBMT	SBGR	10:09	10:10	10:20	
200	022/PT-HKX/10	006	05/04/2010	SBGR	SIWW		10:21	10:35	
201	022/PT-HKX/10	006	05/04/2010	SIWW	SBMT		10:36	10:53	
202	022/PT-HKX/10	007	06/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	07:40	07:41
203	022/PT-HKX/10	008	07/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	07:50	07:51
204	022/PT-HKX/10	009	08/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
205	022/PT-HKX/10	010	09/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
206	022/PT-HKX/10	010	09/04/2010	SBMT	SDQS	17:19	17:20	17:28	
207	022/PT-HKX/10	010	09/04/2010	SDQS	SBGR		17:29	17:40	
208	022/PT-HKX/10	010	09/04/2010	SBGR	SBMT		17:41	17:52	17:53
209	022/PT-HKX/10	010	09/04/2010	SBMT	SIJF	18:43	18:44	18:51	
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
212	022/PT-HKX/10	011	10/04/2010	SBMT	SBMT	16:50	16:51	17:20	17:21
213	022/PT-HKX/10	012	11/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
214	022/PT-HKX/10	013	12/04/2010	SBMT	SIBM	09:24	09:25	09:35	
215	022/PT-HKX/10	013	12/04/2010	SIBM	ZZZZ		09:36	09:50	09:51
216	022/PT-HKX/10	013	12/04/2010	ZZZZ	SDIM	10:55	10:56	11:15	11:16
217	022/PT-HKX/10	013	12/04/2010	SDIM	SDIM	12:36	12:37	12:54	12:55
218	022/PT-HKX/10	013	12/04/2010	SDIM	SDIM	16:11	16:12	16:24	16:25
219	022/PT-HKX/10	014	13/04/2010	SDIM	SDIM	09:23	09:24	09:41	09:42
220	022/PT-HKX/10	014	13/04/2010	SDIM	SDIM	11:40	11:41	12:00	12:01
221	022/PT-HKX/10	014	13/04/2010	SDIM	SDIM	14:39	14:40	14:51	14:52
222	022/PT-HKX/10	014	13/04/2010	SDIM	SDIM	15:33	15:34	15:46	15:47
223	022/PT-HKX/10	015	14/04/2010	SDIM	SDIM	08:16	08:17	08:35	08:36
224	022/PT-HKX/10	015	14/04/2010	SDIM	SDIM	09:28	09:29	09:48	09:49
225	022/PT-HKX/10	015	14/04/2010	SDIM	SDIM	16:02	16:03	16:22	16:23
226	022/PT-HKX/10	016	15/04/2010	SDIM	SDIM	08:56	08:57	09:14	09:15
227	022/PT-HKX/10	016	15/04/2010	SDIM	SDIM	11:46	11:47	12:05	12:06
228	022/PT-HKX/10	016	15/04/2010	SDIM	SDIM	15:05	15:06	15:25	15:26
229	022/PT-HKX/10	017	16/04/2010	SDIM	SDIM	09:01	09:02	09:20	09:21
230	022/PT-HKX/10	017	16/04/2010	SDIM	SDIM	11:59	12:00	12:13	12:14
231	022/PT-HKX/10	017	16/04/2010	SDIM	SDIM	14:39	14:40	14:56	14:57
232	022/PT-HKX/10	017	16/04/2010	SDIM	SBMT	15:56	15:57	16:22	16:23
233	022/PT-HKX/10	018	17/04/2010	SBMT	SDHG	12:40	12:41	12:51	
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
236	022/PT-HKX/10	019	18/04/2010	SBMT	SBMT	10:19	10:20	10:50	10:51
237	022/PT-HKX/10	019	18/04/2010	SBMT	SIBM	11:55	11:56	12:05	
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
240	022/PT-HKX/10	020	19/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:30	08:31
241	022/PT-HKX/10	020	19/04/2010	SBMT	SBMT	09:44	09:45	09:59	10:00
242	022/PT-HKX/10	020	19/04/2010	SBMT	SBMT	13:25	13:26	13:40	13:41
243	022/PT-HKX/10	020	19/04/2010	SBMT	ZZZZ	17:11	17:12	17:23	
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
246	022/PT-HKX/10	021	20/04/2010	SBMT	SBMT	07:44	07:45	08:15	08:16
247	022/PT-HKX/10	021	20/04/2010	SBMT	SBMT	09:16	09:17	11:23	11:24
248	022/PT-HKX/10	021	20/04/2010	SBMT	ZZZZ	14:27	14:28	14:40	
249	022/PT-HKX/10	021	20/04/2010	ZZZZ	SBJD		14:40	16:10	16:11

250	022/PT-HKX/10	021	20/04/2010	SBJD	SBMT	17:54	17:55	18:13	18:14
251	022/PT-HKX/10	022	21/04/2010	SBMT	ZZZZ	11:44	11:45	11:57	11:58
252	022/PT-HKX/10	022	21/04/2010	ZZZZ	SBVR	13:14	13:15	14:45	14:46
253	022/PT-HKX/10	022	21/04/2010	SBVR	ZZZZ	16:05	16:06	17:36	
254	022/PT-HKX/10	022	21/04/2010	ZZZZ	SBMT		17:36	17:54	17:55
255	022/PT-HKX/10	023	22/04/2010	SBMT	SBMT	06:01	06:02	06:30	06:31
256	022/PT-HKX/10	023	22/04/2010	SBMT	SDHG	12:04	12:05	12:14	
257	022/PT-HKX/10	023	22/04/2010	SDHG	SBMT		12:15	12:24	12:25
258	022/PT-HKX/10	024	23/04/2010	SBMT	SBMT	08:00	08:01	08:30	08:31
259	022/PT-HKX/10	024	23/04/2010	SBMT	SDEF	09:49	09:50	10:04	
260	022/PT-HKX/10	024	23/04/2010	SDEF	SBMT		10:06	10:15	10:16
261	022/PT-HKX/10	025	25/04/2010	SBMT	SBBP	11:40	11:41	12:20	12:21
262	022/PT-HKX/10	025	25/04/2010	SBBP	SBMT	17:08	17:09	17:47	17:48
263	022/PT-HKX/10	026	26/04/2010	SBMT	SBMT	07:30	07:31	07:59	08:00
264	022/PT-HKX/10	026	26/04/2010	SBMT	SDCO	11:11	11:12	12:12	12:13
265	022/PT-HKX/10	027	27/04/2010	SDCO	SDRR	08:09	08:10	09:40	09:41
266	022/PT-HKX/10	027	27/04/2010	SDRR	SDCO	10:55	10:56	13:25	13:26
267	022/PT-HKX/10	028	28/04/2010	SDCO	ZZZZ	08:10	08:11	11:10	11:11
268	022/PT-HKX/10	028	28/04/2010	ZZZZ	SDCO	14:59	15:00	15:54	15:55
269	022/PT-HKX/10	028	28/04/2010	SDCO	SDCO	16:00	16:01	16:12	16:13
270	022/PT-HKX/10	030	29/04/2010	SDCO	ZZZZ	08:04	08:05	08:35	08:36
271	022/PT-HKX/10	030	29/04/2010	ZZZZ	SBMT	12:28	12:29	12:59	13:00
272	022/PT-HKX/10	031	05/05/2010	SBMT	SBMT	07:53	07:54	08:14	08:15
273	022/PT-HKX/10	031	05/05/2010	SBMT	SBMT	10:28	10:29	10:49	10:50
274	022/PT-HKX/10	031	05/05/2010	SBMT	SIJF	19:00	19:01	19:10	
275	022/PT-HKX/10	031	05/05/2010	SIJF	SBGR		19:11	19:23	
276	022/PT-HKX/10	031	05/05/2010	SBGR	SBMT		19:24	19:30	19:31
277	022/PT-HKX/10	032	06/05/2010	SBMT	SBMT	07:40	07:41	08:11	08:12
278	022/PT-HKX/10	032	06/05/2010	SBMT	SDIY	10:30	10:31	10:51	10:52
279	022/PT-HKX/10	032	06/05/2010	SDIY	SBMT	14:20	14:21	14:42	14:43
280	022/PT-HKX/10	032	06/05/2010	SBMT	SBMT	15:13	15:14	15:44	15:45
281	022/PT-HKX/10	032	06/05/2010	SBMT	SJTY	18:13	18:14	18:20	
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
284	022/PT-HKX/10	033	07/05/2010	SBMT	SBMT	07:43	07:44	08:42	08:43
285	022/PT-HKX/10	033	07/05/2010	SBMT	SBGR	17:28	17:29	17:34	
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
288	022/PT-HKX/10	034	10/05/2010	SBMT	SDBK	08:45	08:46	09:15	
289	022/PT-HKX/10	034	10/05/2010	SDBK	SBBU		09:18	10:18	10:19
290	022/PT-HKX/10	035	11/05/2010	SBBU	ZZZZ	09:03	09:04	09:34	
291	022/PT-HKX/10	035	11/05/2010	ZZZZ	SBBU		09:35	10:00	10:01
292	022/PT-HKX/10	035	11/05/2010	SBBU	SBAQ	13:40	13:41	14:40	14:41
293	022/PT-HKX/10	036	12/05/2010	SBAQ	ZZZZ	08:31	08:32	08:49	08:50
294	022/PT-HKX/10	036	12/05/2010	ZZZZ	SBAQ	13:04	13:05	13:35	13:36
295	022/PT-HKX/10	037	13/05/2010	SBAQ	SDCD	08:41	08:42	09:38	09:39
296	022/PT-HKX/10	037	13/05/2010	SDCD	ZZZZ	13:44	13:45	14:45	14:46
297	022/PT-HKX/10	037	13/05/2010	ZZZZ	SBBU	15:04	15:05	15:30	15:31
298	022/PT-HKX/10	038	14/05/2010	SBBU	SBBU	08:36	08:37	08:52	
299	022/PT-HKX/10	038	14/05/2010	SBBU	SDBK		08:53	09:30	09:31
300	022/PT-HKX/10	038	14/05/2010	SDBK	SBBU	13:59	14:00	14:58	14:59
301	022/PT-HKX/10	038	14/05/2010	SBMT	SBMT	15:28	15:29	16:29	16:30
302	022/PT-HKX/10	039	16/05/2010	SBMT	SBBU	14:42	14:43	15:43	15:44
303	022/PT-HKX/10	040	17/05/2010	SBBU	SDPN	10:27	10:28	11:00	11:01
304	022/PT-HKX/10	040	17/05/2010	SDPN	SBBU	14:42	14:45	15:02	15:03
305	022/PT-HKX/10	041	18/05/2010	SBBU	ZZZZ	08:27	08:28	09:28	09:30
306	022/PT-HKX/10	041	18/05/2010	ZZZZ	SDDN	09:52	09:53	10:54	10:55
307	022/PT-HKX/10	042	19/05/2010	SDDN	SBDN	09:23	09:24	10:24	10:25
308	022/PT-HKX/10	042	19/05/2010	SBDN	SBDN	11:04	11:05	12:00	12:01
309	022/PT-HKX/10	042	19/05/2010	SBDN	SBDN	15:46	15:47	16:48	16:49
310	022/PT-HKX/10	043	20/05/2010	SBDN	SBMT	08:37	08:38	09:38	09:40
311	022/PT-HKX/10	044	07/06/2010	SBMT	SBMT	16:59	17:00	18:12	18:13
312	022/PT-HKX/10	045	08/06/2010	SBMT	SDHG	06:17	06:18	06:28	

313	022/PT-HKX/10	045	08/06/2010	SDHG	SBRP		06:29	07:30	07:31
314	022/PT-HKX/10	045	08/06/2010	SBRP	SBRP	08:39	08:40	09:40	09:41
315	022/PT-HKX/10	045	08/06/2010	SBRP	ZZZZ	10:54	10:55	11:55	11:56
316	022/PT-HKX/10	046	09/06/2010	ZZZZ	SBMT	15:17	15:18	16:24	16:25
317	022/PT-HKX/10	047	10/06/2010	SBMT	SBMT	07:32	07:33	08:04	08:05
318	022/PT-HKX/10	047	10/06/2010	SBMT	SDCO	09:47	09:48	10:24	10:25
319	022/PT-HKX/10	047	10/06/2010	SDCO	SBMT	14:18	14:19	14:55	14:56
320	022/PT-HKX/10	047	10/06/2010	SBMT	SDHY	16:28	16:29	16:35	
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
323	022/PT-HKX/10	048	11/06/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
324	022/PT-HKX/10	048	11/06/2010	SBMT	SDHM	10:02	10:03	10:21	
325	022/PT-HKX/10	048	11/06/2010	SDHM	SBMT		10:22	10:40	10:41
326	022/PT-HKX/10	048	11/06/2010	SBMT	SDHM	14:29	14:30	14:47	
327	022/PT-HKX/10	048	11/06/2010	SDHM	SBMT		14:48	15:07	15:08
328	022/PT-HKX/10	049	12/06/2010	SBMT	SBMT	15:09	15:10	15:35	15:36
329	022/PT-HKX/10	049	12/06/2010	SBMT	SBMT	18:29	18:30	19:30	19:31
330	023/PT-HKX/10	002	13/06/2010	SBMT	SBMT	11:59	12:00	12:19	12:20
331	023/PT-HKX/10	003	14/06/2010	SBMT	SBMT	07:03	07:04	07:35	07:36
332	023/PT-HKX/10	003	14/06/2010	SBMT	SBMT	09:49	09:50	10:25	10:26
333	023/PT-HKX/10	004	15/06/2010	SBMT	SBMT	06:56	06:57	07:28	07:29
334	023/PT-HKX/10	004	15/06/2010	SBMT	SBMT	10:50	10:51	11:02	11:03
335	023/PT-HKX/10	005	16/06/2010	SBMT	SBMT	06:59	07:00	07:30	07:31
336	023/PT-HKX/10	006	17/06/2010	SBMT	SBMT	07:25	07:26	07:55	07:56
337	023/PT-HKX/10	006	17/06/2010	SBMT	SDHM	08:57	08:58	09:15	
338	023/PT-HKX/10	006	17/06/2010	SDHM	SDHM		09:16	10:16	10:17
339	023/PT-HKX/10	006	17/06/2010	SDHM	SBMT	13:05	13:06	14:00	14:01
340	023/PT-HKX/10	007	18/06/2010	SBMT	SBMT	07:12	07:13	07:44	07:45
341	023/PT-HKX/10	007	18/06/2010	SBMT	SDHG	08:59	09:00	09:10	09:11
342	023/PT-HKX/10	007	18/06/2010	SDHG	SBSR	11:59	12:00	13:12	13:13
343	023/PT-HKX/10	007	18/06/2010	SBSR	ZZZZ	13:25	13:25	13:50	13:51
344	023/PT-HKX/10	007	18/06/2010	ZZZZ	SBMT	14:19	14:20	15:20	15:21
345	023/PT-HKX/10	009	21/06/2010	SBMT	SBMT	07:02	07:03	07:33	07:34
346	023/PT-HKX/10	010	22/06/2010	SBMT	SBMT	07:47	07:48	08:49	08:50
347	023/PT-HKX/10	010	22/06/2010	SBMT	SBMT	09:16	09:17	10:28	10:29
348	023/PT-HKX/10	011	23/06/2010	SBMT	SBMT	08:24	08:25	09:25	09:26
349	023/PT-HKX/10	011	23/06/2010	SBMT	SDHM	09:59	10:00	10:18	
350	023/PT-HKX/10	011	23/06/2010	SDHM	SDBK		10:19	11:20	11:21
351	023/PT-HKX/10	011	23/06/2010	SDBK	SBMT	15:21	15:22	16:34	16:35
352	023/PT-HKX/10	012	24/06/2010	SBMT	SBMT	09:42	09:43	09:55	09:56
353	023/PT-HKX/10	012	24/06/2010	SBMT	SBMT	10:33	10:34	11:22	11:23
354	023/PT-HKX/10	012	24/06/2010	SBMT	SBMT	13:25	13:26	14:14	14:15
355	023/PT-HKX/10	013	26/06/2010	SBMT	SBGR	07:44	07:45	08:03	
356	023/PT-HKX/10	013	26/06/2010	SBGR	SBMT		08:04	08:14	08:15
357	023/PT-HKX/10	013	26/06/2010	SBMT	SBMT	08:25	08:26	09:01	09:02
358	023/PT-HKX/10	013	26/06/2010	SBMT	SBMT	16:49	16:50	17:14	17:15
359	023/PT-HKX/10	014	27/06/2010	SBMT	SIBM	10:44	10:45	10:55	
360	023/PT-HKX/10	014	27/06/2010	SIBM	ZZZZ		10:56	11:44	11:45
361	023/PT-HKX/10	014	27/06/2010	ZZZZ	SBMT	15:04	15:05	16:05	16:06
362	023/PT-HKX/10	015	28/06/2010	SBMT	SBMT	07:26	07:27	08:03	08:04
363	023/PT-HKX/10	015	28/06/2010	SBMT	SBMT	09:31	09:32	09:26	09:27
364	023/PT-HKX/10	015	28/06/2010	SBMT	SSUO	13:29	13:30	13:48	13:49
365	023/PT-HKX/10	015	28/06/2010	SSUO	SBSP	15:00	15:01	15:20	15:21
366	023/PT-HKX/10	015	28/06/2010	SBSP	SBMT	15:47	15:48	16:05	16:06
367	023/PT-HKX/10	016	29/06/2010	SBMT	SBMT	07:56	07:57	08:28	08:29
368	023/PT-HKX/10	016	29/06/2010	SBMT	SBMT	09:19	09:20	10:20	10:21
369	023/PT-HKX/10	016	29/06/2010	SBMT	SBMT	14:36	14:37	15:14	15:15
370	023/PT-HKX/10	017	30/06/2010	SBMT	SDHM	09:57	09:58	10:17	
371	023/PT-HKX/10	017	30/06/2010	SDHM	SBMT		10:18	10:35	10:36
372	023/PT-HKX/10	018	01/07/2010	SBMT	SSUO	16:13	16:14	16:32	
373	023/PT-HKX/10	018	01/07/2010	SSUO	SDPM		16:33	16:52	16:53
374	023/PT-HKX/10	018	01/07/2010	SDPM	SBMT	18:00	18:01	18:11	18:12
375	023/PT-HKX/10	019	02/04/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01

376	023/PT-HKX/10	019	02/04/2010	SBMT	SSOA	09:47	09:48	10:00	
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
379	023/PT-HKX/10	020	04/07/2010	SBMT	SBMT	09:59	10:00	11:00	11:01
380	023/PT-HKX/10	020	04/07/2010	SBMT	SBMT	11:44	11:45	12:01	12:02
381	023/PT-HKX/10	021	05/07/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
382	023/PT-HKX/10	021	05/07/2010	SBMT	SBGR	11:05	11:06	11:15	
383	023/PT-HKX/10	021	05/07/2010	SBGR	SBMT		11:16	11:28	11:29
384	023/PT-HKX/10	022	07/07/2010	SBMT	SBMT	07:40	07:41	08:00	08:01
385	023/PT-HKX/10	022	07/07/2010	SBMT	SBMT	09:30	09:31	10:00	10:01
386	023/PT-HKX/10	022	07/07/2010	SBMT	SBMT	15:00	15:01	15:30	15:31
387	023/PT-HKX/10	023	08/07/2010	SBMT	SBMT	07:45	07:46	08:15	08:16
388	023/PT-HKX/10	023	08/07/2010	SBMT	SBMT	09:25	09:26	09:46	09:47
389	023/PT-HKX/10	023	08/07/2010	SBMT	SBMT	14:49	14:50	15:20	15:21
390	023/PT-HKX/10	024	12/07/2010	SBMT	SBMT	07:30	07:31	08:00	08:01
391	023/PT-HKX/10	025	13/07/2010	SBMT	SBMT	07:35	07:36	07:56	07:57
392	023/PT-HKX/10	025	13/07/2010	SBMT	SIKT	09:38	09:39	09:47	
393	023/PT-HKX/10	025	13/07/2010	SIKT	SIKT		09:48	10:18	
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
396	023/PT-HKX/10	027	15/07/2010	SBMT	SBMT	07:48	07:49	08:19	08:20
397	023/PT-HKX/10	028	16/07/2010	SBMT	SBMT	07:59	08:00	08:30	08:31
398	023/PT-HKX/10	029	19/07/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
399	023/PT-HKX/10	030	20/07/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
400	023/PT-HKX/10	030	20/07/2010	SBMT	SBMT	09:54	09:55	11:01	11:02
401	023/PT-HKX/10	031	21/07/2010	SBMT	SBMT	07:32	07:33	08:15	08:16
402	023/PT-HKX/10	032	21/07/2010	SBMT	SBMT	13:04	13:05	13:23	13:24
403	023/PT-HKX/10	032	21/07/2010	SBMT	SBMT	15:32	15:34	16:16	16:17
404	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBMT	SBMT	07:32	07:33	08:15	08:16
405	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBMT	SBSP	10:48	10:49	11:01	11:02
406	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBSP	SDLB	11:52	11:53	11:59	
407	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SDLB	SBMT		12:00	12:06	12:07
408	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBMT	SDGZ	13:24	13:25	13:31	
409	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SDGZ	SBMT		13:32	13:38	13:39
410	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBMT	SBMT	17:02	17:03	17:39	17:40
411	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBMT	SBMT	17:54	17:55	18:25	18:26
412	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBMT	SBSP	18:49	18:50	19:02	
413	023/PT-HKX/10	033	22/07/2010	SBSP	SBMT		19:03	19:15	19:16
414	023/PT-HKX/10	034	23/07/2010	SBMT	SBMT	07:35	07:36	08:19	08:20
415	023/PT-HKX/10	034	23/07/2010	SBMT	SBMT	09:56	09:57	10:57	10:58
416	023/PT-HKX/10	035	25/07/2010	SBMT	SBMT	10:17	10:18	10:42	10:43
417	023/PT-HKX/10	035	25/07/2010	SBMT	SBMT	16:18	16:19	16:44	16:45
418	023/PT-HKX/10	036	26/07/2010	SBMT	SBMT	07:33	07:34	08:16	08:17
419	023/PT-HKX/10	036	26/07/2010	SBMT	SSUO	09:29	09:30	09:47	
420	023/PT-HKX/10	036	26/07/2010	SSUO	ZZZZ		09:48	10:18	10:19
421	023/PT-HKX/10	036	26/07/2010	ZZZZ	SDHT	10:30	10:31	11:00	
422	023/PT-HKX/10	036	26/07/2010	SDHT	SBMT		11:01	11:08	11:09
423	023/PT-HKX/10	037	27/07/2010	SBMT	SBMT	07:36	07:37	08:19	08:20
424	023/PT-HKX/10	037	27/07/2010	SBMT	SBMT	10:07	10:08	10:38	10:39
425	023/PT-HKX/10	037	27/07/2010	SBMT	SBMT	17:59	18:00	18:43	18:44
426	023/PT-HKX/10	038	28/07/2010	SBMT	SBMT	07:27	07:28	08:10	08:11
427	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	SBMT	SBMT	07:31	07:32	08:20	08:21
428	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	SBMT	SSUO	09:25	09:26	09:44	
429	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	SSUO	SBSJ		09:45	10:09	10:10
430	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	SBSJ	ZZZZ	10:38	10:39	11:09	11:10
431	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	ZZZZ	SBMT	12:28	12:29	13:29	13:30
432	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	SBMT	SILF	14:22	14:23	14:35	
433	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	SILF	ZZZZ		14:36	15:00	
434	023/PT-HKX/10	039	29/07/2010	ZZZZ	SBMT		15:01	15:37	15:38
435	023/PT-HKX/10	040	30/07/2010	SBMT	SBMT	07:31	07:32	08:14	08:15
436	023/PT-HKX/10	040	30/07/2010	SBMT	SDPH	18:01	18:02	18:14	
437	023/PT-HKX/10	040	30/07/2010	SDPH	SBKP		18:15	18:33	18:34
438	023/PT-HKX/10	040	30/07/2010	SBKP	SIPD	19:49	19:50	20:20	

439	023/PT-HKX/10	040	30/07/2010	SIPD	SBMT		20:21	20:45	20:46
440	023/PT-HKX/10	041	31/07/2010	SBMT	SIBM	11:59	12:00	12:12	
441	023/PT-HKX/10	041	31/07/2010	SIBM	SBMT		12:13	12:25	12:26
442	023/PT-HKX/10	042	02/08/2010	SBMT	SBMT	07:32	07:33	08:27	08:28
443	023/PT-HKX/10	043	03/08/2010	SBMT	SBMT	07:33	07:34	08:04	08:05
444	023/PT-HKX/10	044	03/08/2010	SBMT	SBMT	10:47	10:48	11:49	11:50
445	023/PT-HKX/10	044	03/08/2010	SBMT	SBMT	15:28	15:29	16:00	16:01
446	023/PT-HKX/10	044	03/08/2010	SBMT	SBMT	18:44	18:45	19:51	19:52
447	023/PT-HKX/10	045	04/08/2010	SBMT	SBMT	07:33	07:34	07:52	07:53
448	023/PT-HKX/10	045	04/08/2010	SBMT	SBGR	10:30	10:31	10:43	
449	023/PT-HKX/10	045	04/08/2010	SBGR	SBMT		10:44	10:50	10:51
450	023/PT-HKX/10	045	04/08/2010	SBMT	SBMT	12:43	12:44	13:08	13:09
451	023/PT-HKX/10	046	05/08/2010	SBMT	SBMT	07:35	07:36	08:00	08:01
452	023/PT-HKX/10	046	05/08/2010	SBMT	SBMT	10:29	10:30	11:06	11:07
453	023/PT-HKX/10	047	06/08/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:31
454	023/PT-HKX/10	047	06/08/2010	SBMT	SBMT	10:18	10:19	10:55	10:56
455	023/PT-HKX/10	047	06/08/2010	SBMT	SDHG	15:59	16:00	16:07	
456	023/PT-HKX/10	047	06/08/2010	SDHG	SBMT		16:08	16:20	16:21
457	023/PT-HKX/10	048	08/08/2010	SBMT	SBMT	13:52	13:53	14:23	14:24
458	023/PT-HKX/10	049	09/08/2010	SBMT	SBMT	07:38	07:39	08:03	08:04
459	024/PT-HKX/10	002	09/08/2010	SBMT	SSUO	09:16	09:17	09:35	
460	024/PT-HKX/10	002	09/08/2010	SSUO	ZZZZ		09:36	10:30	
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	
463	024/PT-HKX/10	002	09/08/2010	SSUO	ZZZZ		14:58	15:58	
464	024/PT-HKX/10	002	09/08/2010	ZZZZ	SBMT		15:59	17:05	17:06
465	024/PT-HKX/10	003	10/08/2010	SBMT	SBMT	07:33	07:34	08:16	08:17
466	024/PT-HKX/10	003	10/08/2010	SBMT	SSUO	12:49	12:50	13:08	
467	024/PT-HKX/10	003	10/08/2010	SSUO	SBSJ		13:09	13:27	13:28
468	024/PT-HKX/10	003	10/08/2010	SBSJ	SBMT	17:22	17:23	17:53	17:54
469	024/PT-HKX/10	004	11/08/2010	SBMT	SBMT	07:32	07:33	08:09	08:10
470	024/PT-HKX/10	004	11/08/2010	SBMT	SBMT	10:07	10:08	11:20	11:21
471	024/PT-HKX/10	004	11/08/2010	SBMT	SBMT	12:22	12:23	13:11	13:12
472	024/PT-HKX/10	005	12/08/2010	SBMT	SBMT	07:35	07:36	08:12	08:13
473	024/PT-HKX/10	005	12/08/2010	SBMT	SBMT	09:24	09:25	10:07	10:08
474	024/PT-HKX/10	005	12/08/2010	SBMT	SBMT	13:52	13:53	14:53	14:54
475	024/PT-HKX/10	005	12/08/2010	SBMT	SBGR	19:20	19:21	19:33	
476	024/PT-HKX/10	005	12/08/2010	SBGR	SBMT		19:34	19:46	19:47
477	024/PT-HKX/10	005	12/08/2010	SBMT	SBMT	21:09	21:10	21:40	21:41
478	024/PT-HKX/10	006	13/08/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:18	08:19
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
481	024/PT-HKX/10	006	13/08/2010	ZZZZ	SBMT	11:59	12:00	12:48	12:49
482	024/PT-HKX/10	006	13/08/2010	SBMT	SBMT	20:27	20:28	21:04	21:06
483	024/PT-HKX/10	007	14/08/2010	SBMT	SBMT	13:19	13:20	14:02	14:03
484	024/PT-HKX/10	008	16/08/2010	SBMT	SBMT	07:34	07:35	08:11	08:12
485	024/PT-HKX/10	008	16/08/2010	SBMT	SDHM	10:51	10:52	11:04	11:05
486	024/PT-HKX/10	008	16/08/2010	SDHM	ZZZZ	12:12	12:13	14:19	14:20
487	024/PT-HKX/10	008	16/08/2010	ZZZZ	SDCO	15:00	15:01	17:01	17:02
488	024/PT-HKX/10	008	16/08/2010	SDCO	SBMT	18:01	18:02	18:32	18:33
489	024/PT-HKX/10	008	16/08/2010	SBMT	SBGR	19:17	19:18	19:30	
490	024/PT-HKX/10	008	16/08/2010	SBGR	SBMT		19:31	19:43	19:44
491	024/PT-HKX/10	009	17/08/2010	SBMT	SBMT	07:54	07:55	08:31	08:32
492	024/PT-HKX/10	009	17/08/2010	SBMT	SIBM	09:30	09:31	09:43	09:44
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
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
498	024/PT-HKX/10	010	18/08/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:26	08:27
499	024/PT-HKX/10	010	18/08/2010	SBMT	SIBM	09:39	09:40	09:52	
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

502	024/PT-HKX/10	010	18/08/2010	SBMT	SIBM	14:54	14:55	15:07	15:08
503	024/PT-HKX/10	010	18/08/2010	SIBM	ZZZZ	15:29	15:30	16:48	16:49
504	024/PT-HKX/10	011	19/08/2010	ZZZZ	SIBM	08:25	08:26	09:56	09:57
505	024/PT-HKX/10	011	19/08/2010	SIBM	SBMT	10:06	10:07	10:19	10:20
506	024/PT-HKX/10	011	19/08/2010	SBMT	SBMT	15:14	15:15	15:45	15:46
507	024/PT-HKX/10	012	23/08/2010	SBMT	SBMT	07:40	07:41	08:29	08:30
508	024/PT-HKX/10	013	25/08/2010	SBMT	SBMT	07:52	07:53	08:53	08:54
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
512	024/PT-HKX/10	014	26/08/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:32	08:33
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
515	024/PT-HKX/10	014	26/08/2010	ZZZZ	SBMT	11:29	11:30	13:06	13:07
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
518	024/PT-HKX/10	015	27/08/2010	SBMT	SBMT	07:51	07:52	08:40	08:41
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
521	024/PT-HKX/10	015	27/08/2010	ZZZZ	SBMT	11:30	11:31	13:13	13:14
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
524	024/PT-HKX/10	015	27/08/2010	SBMT	SBMT	17:30	17:31	18:07	18:08
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
527	024/PT-HKX/10	016	28/08/2010	SBMT	SBMT	12:48	12:49	13:07	13:08
528	024/PT-HKX/10	016	28/08/2010	SBMT	SBMT	13:51	13:52	14:28	14:29
529	024/PT-HKX/10	016	28/08/2010	SBMT	SBMT	16:42	16:43	17:07	17:08
530	024/PT-HKX/10	017	29/08/2010	SBMT	SBMT	11:49	11:50	12:32	12:33
531	024/PT-HKX/10	017	29/08/2010	SBMT	SBMT	15:03	15:04	16:40	16:41
532	024/PT-HKX/10	018	30/08/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:26	08:27
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	
535	024/PT-HKX/10	018	30/08/2010	ZZZZ	SBMT		11:52	13:16	13:17
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
538	024/PT-HKX/10	018	30/08/2010	SBMT	SBMT	17:31	17:32	17:50	17:51
539	024/PT-HKX/10	019	31/08/2010	SBMT	SBMT	07:48	07:49	08:31	08:32
540	024/PT-HKX/10	019	31/08/2010	SBMT	SBMT	09:40	09:41	11:35	11:36
541	024/PT-HKX/10	020	01/09/2010	SBMT	SBMT	07:48	07:49	08:25	08:26
542	024/PT-HKX/10	020	01/09/2010	SBMT	SBMT	09:29	09:30	10:30	10:31
543	024/PT-HKX/10	020	01/09/2010	SBMT	SBMT	13:10	13:11	14:11	14:12
544	024/PT-HKX/10	021	02/09/2010	SBMT	SBMT	07:56	07:57	08:27	08:28
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
548	024/PT-HKX/10	022	03/09/2010	SBMT	SBMT	07:45	07:46	08:10	08:11
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	
551	024/PT-HKX/10	022	03/09/2010	SDCO	SBMT		10:23	10:47	10:48
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
554	024/PT-HKX/10	022	03/09/2010	SBMT	SBSP	18:57	18:58	19:10	19:11
555	024/PT-HKX/10	022	03/09/2010	SBSP	SBMT	19:53	19:54	20:06	20:07
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
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
560	024/PT-HKX/10	024	06/09/2010	SBMT	SBMT	07:56	07:57	08:27	08:28
561	024/PT-HKX/10	024	06/09/2010	SBMT	SBMT	12:41	12:42	13:18	13:19
562	024/PT-HKX/10	025	08/09/2010	SBMT	SBMT	07:51	07:52	08:16	08:17
563	024/PT-HKX/10	026	09/09/2010	SBMT	SBMT	07:56	07:57	08:27	08:28
564	024/PT-HKX/10	027	10/09/2010	SBMT	SBMT	08:02	08:03	08:39	08:40

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
567	024/PT-HKX/10	028	11/09/2010	SBMT	SBMT	16:59	17:00	17:30	17:31
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
570	024/PT-HKX/10	029	12/09/2010	SBMT	SBMT	17:01	17:02	17:20	17:21
571	024/PT-HKX/10	030	13/09/2010	SBMT	SBMT	07:48	07:49	08:19	08:20
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	
574	024/PT-HKX/10	030	13/09/2010	ZZZZ	SBMT		14:07	15:19	15:20
575	024/PT-HKX/10	031	14/09/2010	SBMT	SBMT	07:59	08:00	08:42	08:43
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	
578	024/PT-HKX/10	031	14/09/2010	ZZZZ	SBMT		10:02	10:26	10:27
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
581	024/PT-HKX/10	032	15/09/2010	SBMT	SBMT	07:52	07:53	08:29	08:30
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
584	024/PT-HKX/10	032	15/09/2010	SBMT	SBMT	10:11	10:12	10:30	10:31
585	024/PT-HKX/10	033	16/09/2010	SBMT	SBMT	07:59	08:00	08:30	
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	
588	024/PT-HKX/10	033	16/09/2010	ZZZZ	SBMT		10:35	11:41	
589	024/PT-HKX/10	034	17/09/2010	SBMT	SBMT	07:52	07:53	08:29	08:30
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	
592	024/PT-HKX/10	034	17/09/2010	ZZZZ	SBMT		12:02	13:20	13:21
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
595	024/PT-HKX/10	035	20/09/2010	SBMT	SBMT	07:52	07:53	08:23	08:24
596	024/PT-HKX/10	036	21/09/2010	SBMT	SBMT	07:50	07:51	08:57	08:58
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	
599	024/PT-HKX/10	037	21/09/2010	ZZZZ	SBMT		12:10	13:40	13:41
600	024/PT-HKX/10	038	24/09/2010	SBMT	SIBM	11:58	11:59	12:11	12:12
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
603	024/PT-HKX/10	039	25/09/2010	SBMT	SBMT	11:12	11:13	10:37	10:38
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
606	024/PT-HKX/10	041	27/09/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:26	08:27
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	
609	024/PT-HKX/10	041	27/09/2010	ZZZZ	SBMT		11:17	11:53	11:54
610	024/PT-HKX/10	042	28/09/2010	SBMT	SBMT	07:55	07:56	08:20	08:21
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
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
615	024/PT-HKX/10	044	30/09/2010	SDDN	ZZZZ	10:13	10:14	10:44	10:45
616	024/PT-HKX/10	045	01/10/2010	ZZZZ	SBBU	10:38	10:39	11:02	11:03
617	024/PT-HKX/10	045	01/10/2010	SBBU	SBMT	11:52	11:53	12:53	12:54
618	024/PT-HKX/10	046	04/10/2010	SBMT	SBMT	07:42	07:43	08:01	08:02
619	024/PT-HKX/10	047	12/11/2010	SBMT	SBMT	12:30	12:31	12:49	12:50
620	024/PT-HKX/10	047	12/11/2010	SBMT	SBMT	16:44	16:45	16:57	16:58
621	024/PT-HKX/10	047	12/11/2010	SBMT	SBMT	17:57	17:58	18:16	18:17
622	024/PT-HKX/10	047	12/11/2010	SBMT	SBMT	18:28	18:29	18:47	18:48
623	024/PT-HKX/10	048	16/11/2010	SBMT	SBMT	07:35	07:36	08:36	08:37
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
626	024/PT-HKX/10	049	17/11/2010	SBBU	SDLN		14:10	14:40	14:41
627	025/PT-HKX/10	0002	18/11/2010	SDLN	SBBU	11:03	11:04	11:40	11:41

628	025/PT-HKX/10	0002	18/11/2010	SBBU	SBMT	12:24	12:25	14:07	14:08
629	025/PT-HKX/10	0002	18/11/2010	SBMT	SBMT	16:34	16:35	16:47	16:48
630	025/PT-HKX/10	0003	23/11/2010	SBMT	SBMT	11:59	12:00	12:12	12:13
631	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SBMT	SBSP	06:27	06:28	06:40	
632	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SBSP	SBMT		06:41	06:53	06:54
633	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SBMT	SBMT	07:43	07:44	08:02	08:03
634	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SBMT	SIBM	10:34	10:35	10:47	
635	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SIBM	SBSJ		10:48	11:24	11:25
636	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SBSJ	SBSJ	12:13	12:14	12:44	12:45
637	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SBSJ	SBMT	14:39	14:40	15:16	15:17
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	
640	025/PT-HKX/10	0004	24/11/2010	SBGR	SBMT		17:16	17:28	17:29
641	025/PT-HKX/10	0005	07/12/2010	SBMT	SBMT	09:51	09:52	10:30	10:31
642	025/PT-HKX/10	0006	25/11/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:26	08:27
643	025/PT-HKX/10	0006	25/11/2010	SBMT	SBGR	09:32	09:33	09:45	
644	025/PT-HKX/10	0006	25/11/2010	SBGR	SBMT		09:46	09:58	09:59
645	025/PT-HKX/10	0006	26/11/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:32	08:33
646	025/PT-HKX/10	0006	26/11/2010	SBMT	SDHM	10:31	10:32	10:44	
647	025/PT-HKX/10	0006	26/11/2010	SDHM	SBBU		10:45	12:03	12:04
648	025/PT-HKX/10	0006	26/11/2010	SBBU	ZZZZ	13:20	13:21	14:45	14:46
649	025/PT-HKX/10	0006	27/11/2010	ZZZZ	SBSR	10:14	10:15	11:33	11:34
650	025/PT-HKX/10	0006	27/11/2010	SBSR	SBAQ	12:39	12:40	13:42	13:43
651	025/PT-HKX/10	0006	27/11/2010	SBAQ	SBBU	14:19	14:20	15:08	15:09
652	025/PT-HKX/10	0006	27/11/2010	SBBU	SBMT	15:27	15:28	16:58	16:59
653	025/PT-HKX/10	0006	28/11/2010	SBMT	SBMT	09:59	10:00	10:18	10:19
654	025/PT-HKX/10	0006	29/11/2010	SBMT	SBMT	07:53	07:54	08:36	08:37
655	025/PT-HKX/10	0006	29/11/2010	SBMT	SBMT	18:57	18:58	20:10	20:11
656	025/PT-HKX/10	0006	30/11/2010	SBMT	SBMT	07:44	07:45	08:15	08:16
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	
659	025/PT-HKX/10	0007	30/11/2010	ZZZZ	SBMT		10:42	12:06	12:07
660	025/PT-HKX/10	0007	30/11/2010	SBMT	SBMT	18:22	18:23	19:11	19:12
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	
663	025/PT-HKX/10	0007	01/12/2010	ZZZZ	SBMT		09:55	10:37	10:38
664	025/PT-HKX/10	0007	05/12/2010	SBMT	SBMT	14:31	14:32	14:56	14:57
665	025/PT-HKX/10	0007	06/12/2010	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:24	08:25
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	
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
670	025/PT-HKX/10	0008	08/12/2010	SBMT	SBMT	07:43	07:44	08:14	08:15
671	025/PT-HKX/10	0008	08/12/2010	SBMT	SDHG	09:09	09:10	09:28	
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
674	025/PT-HKX/10	0008	08/12/2010	SBMT	SBGR	18:41	18:42	19:00	19:01
675	025/PT-HKX/10	0008	08/12/2010	SBGR	SBMT	19:17	19:18	19:36	19:37
676	025/PT-HKX/10	0009	09/12/2010	SBMT	SBMT	07:39	07:40	08:34	08:35
677	025/PT-HKX/10	0010	10/12/2010	SBMT	SBMT	17:09	17:10	17:46	17:47
678	025/PT-HKX/10	0011	11/12/2010	SBMT	SDHM	08:15	08:16	08:28	
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
681	025/PT-HKX/10	0012	17/12/2010	SDIM	SBMT	09:29	09:30	10:12	10:13
682	025/PT-HKX/10	0012	17/12/2010	SBMT	SBMT	16:39	16:40	16:47	16:48
683	025/PT-HKX/10	0013	19/12/2010	SBMT	SBMT	18:29	18:30	18:48	18:49
684	025/PT-HKX/10	0014	20/12/2010	SBMT	SNWW	08:49	08:50	09:32	
685	025/PT-HKX/10	0014	20/12/2010	SNWW	SBMT		09:33	10:21	10:22
686	025/PT-HKX/10	0015	21/12/2010	SBMT	SNWW	07:31	07:32	08:14	
687	025/PT-HKX/10	0015	21/12/2010	SNWW	SBMT		08:15	08:57	08:58
688	025/PT-HKX/10	0016	22/12/2010	SBMT	SBMT	07:45	07:46	08:34	08:35
689	025/PT-HKX/10	0016	22/12/2010	SBMT	SBMT	10:21	10:22	10:52	10:53
690	025/PT-HKX/10	0017	23/12/2010	SBMT	SBMT	07:49	07:50	08:26	08:27

691	025/PT-HKX/10	0018	24/12/2010	SBMT	SIBM	09:14	09:15	09:27	09:28
692	025/PT-HKX/10	0019	28/12/2010	SIBM	ZZZZ	07:29	07:30	09:06	
693	025/PT-HKX/10	0019	28/12/2010	ZZZZ	SICV		09:07	10:49	10:50
694	025/PT-HKX/10	0020	29/12/2010	SICV	SICV	07:16	07:17	09:11	09:12
695	025/PT-HKX/10	0021	30/12/2010	SICV	SICV	09:59	10:00	10:30	10:31
696	025/PT-HKX/10	0022	01/01/2011	SICV	SBMT	10:34	10:35	11:11	11:12
697	025/PT-HKX/10	0022	01/01/2011	SBMT	SICV	13:16	13:17	13:47	13:48
698	025/PT-HKX/10	0023	04/01/2011	SICV	SBMT	08:24	08:25	09:01	09:02
699	025/PT-HKX/10	0024	05/01/2011	SBMT	SBMT	12:49	12:50	12:56	12:57
700	025/PT-HKX/10	0025	07/01/2011	SBMT	SDHG	13:24	13:25	13:37	
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
703	025/PT-HKX/10	0026	08/01/2011	SBMT	SBMT	19:29	19:30	19:48	19:49
704	025/PT-HKX/10	0026	08/01/2011	SBMT	SBMT	19:59	20:00	20:18	20:19
705	025/PT-HKX/10	0026	08/01/2011	SBMT	SBMT	20:29	20:30	20:48	20:49
706	025/PT-HKX/10	0027	09/01/2011	SBMT	SBMT	10:59	11:00	11:18	11:19
707	025/PT-HKX/10	0027	09/01/2011	SBMT	SDHG	13:29	13:30	13:42	
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
710	025/PT-HKX/10	0028	11/01/2011	SBMT	SBMT	07:21	07:22	07:30	07:31
711	025/PT-HKX/10	0029	18/01/2011	SBMT	SBMT	07:29	07:30	07:54	07:55
712	025/PT-HKX/10	0030	13/02/2011	SBMT	SBMT	17:29	17:30	17:42	17:43
713	025/PT-HKX/10	0030	13/02/2011	SBMT	SBMT	18:29	18:30	19:00	19:01
714	025/PT-HKX/10	0031	14/02/2011	SBMT	SBMT	15:54	15:55		
715	025/PT-HKX/10	0032	15/02/2011	SBMT	SBMT	07:44	07:45	08:21	08:22
716	025/PT-HKX/10	0032	15/02/2011	SBMT	SBGR	12:12	12:13	12:25	
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
719	025/PT-HKX/10	0033	16/02/2011	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
720	025/PT-HKX/10	0034	17/02/2011	SBMT	SBMT	07:39	07:40	08:16	08:17
721	025/PT-HKX/10	0035	17/02/2011	SBMT	SSUO	15:24	15:25	15:37	15:38
722	025/PT-HKX/10	0035	17/02/2011	SSUO	SBMT	16:59	17:00	17:12	17:13
723	025/PT-HKX/10	0035	17/02/2011	SBMT	SBGR	17:58	17:59	18:11	
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
726	025/PT-HKX/10	0036	18/02/2011	SBMT	SBMT	07:38	07:40	08:40	08:41
727	025/PT-HKX/10	0037	18/02/2011	SBMT	SBMT	09:39	09:40	09:58	09:59
728	025/PT-HKX/10	0038	21/02/2011	SBMT	SBMT	07:30	07:31	08:07	08:08
729	025/PT-HKX/10	0039	22/02/2011	SBMT	SBMT	07:37	07:38	08:14	08:15
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	
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
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	
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	
739	025/PT-HKX/10	0041	23/02/2011	ZZZZ	SBMT		12:32	12:56	12:57
740	025/PT-HKX/10	0042	24/02/2011	SBMT	SBMT	07:34	07:35	08:11	08:12
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	
743	025/PT-HKX/10	0042	24/02/2011	ZZZZ	SBMT		11:38	12:26	12:27
744	025/PT-HKX/10	0043	25/02/2011	SBMT	SBMT	08:18	08:19	08:49	08:50
745	025/PT-HKX/10	0043	25/02/2011	SBMT	SBMT	10:04	10:05	11:35	11:36
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
748	025/PT-HKX/10	0045	28/02/2011	SBMT	SBMT	07:29	07:30	08:00	08:01
749	025/PT-HKX/10	0045	28/02/2011	SBMT	SBMT	13:49	13:50	14:08	14:09
750	025/PT-HKX/10	0045	28/02/2011	SBMT	SILR	15:14	15:15	15:33	15:34
751	025/PT-HKX/10	0045	28/02/2011	SILR	SBMT	16:31	16:32	16:44	16:45
752	025/PT-HKX/10	0046	01/03/2011	SBMT	SBMT	07:19	07:20	07:56	07:57
753	025/PT-HKX/10	0047	02/03/2011	SBMT	SBMT	07:24	07:25	08:07	08:08

754	025/PT-HKX/10	0048	03/03/2011	SBMT	SBMT	07:45	07:50	08:20	08:21
755	025/PT-HKX/10	0049	03/03/2011	SBMT	SBMT	15:29	15:30	15:48	15:49
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	
758	025/PT-HKX/10	0049	03/03/2011	SIBM	SBMT		19:14	19:26	19:27
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	
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	
764	026/PT-HKX/10	0003	06/03/2011	ZZZZ	SBMT		10:12	10:42	10:43
765	026/PT-HKX/10	0004	10/03/2011	SBMT	SBMT	13:19	13:20	14:38	14:39
766	026/PT-HKX/10	0005	11/03/2011	SBMT	SBMT	07:26	07:27	08:03	08:04
767	026/PT-HKX/10	0005	11/03/2011	SBMT	SBMT	09:04	09:05	10:11	10:12
768	026/PT-HKX/10	0006	14/03/2011	SBMT	SBMT	07:59	08:00	08:36	08:37
769	026/PT-HKX/10	0007	15/03/2011	SBMT	SBMT	07:36	07:37	08:07	08:08
770	026/PT-HKX/10	0008	16/03/2011	SBMT	SBMT	07:27	07:28	08:53	08:54
771	026/PT-HKX/10	0008	16/03/2011	SBMT	SBMT	17:32	17:33	17:47	17:48
772	026/PT-HKX/10	0009	17/03/2011	SBMT	SBMT	07:47	07:48	08:12	08:13
773	026/PT-HKX/10	0009	17/03/2011	SBMT	SDNN	10:15	10:16	10:29	10:30
774	026/PT-HKX/10	0009	17/03/2011	SDNN	SBMT	11:00	11:01	11:14	11:15
775	026/PT-HKX/10	0009	17/03/2011	SBMT	SDNN	13:46	13:47	14:00	14:01
776	026/PT-HKX/10	0009	17/03/2011	SDNN	SBMT	14:30	14:31	14:43	14:44
777	026/PT-HKX/10	0010	18/03/2011	SBMT	SBMT	07:23	07:24	07:43	07:44
778	026/PT-HKX/10	0010	18/03/2011	SBMT	SBMT	10:45	10:46	11:29	11:30
779	026/PT-HKX/10	0010	18/03/2011	SIBM	SBMT	11:14	11:15	11:58	11:59
780	026/PT-HKX/10	0010	18/03/2011	SBMT	SBGR	14:45	14:46	14:57	14:58
781	026/PT-HKX/10	0010	18/03/2011	SBGR	SBMT	15:25	15:26	15:37	15:38
782	026/PT-HKX/10	0010	18/03/2011	SBMT	SBGR	16:18	16:19	16:30	16:31
783	026/PT-HKX/10	0010	18/03/2011	SBGR	SBMT	16:50	16:53	17:05	17:06
784	026/PT-HKX/10	0011	21/03/2011	SBMT	SDHM	09:19	08:20	09:31	09:32
785	026/PT-HKX/10	0011	21/03/2011	SDHM	SBMT	15:00	15:01	16:09	16:14
786	026/PT-HKX/10	0012	22/03/2011	SBMT	SBMT	08:52	08:53	09:24	09:25
787	026/PT-HKX/10	0012	22/03/2011	SBMT	SBMT	07:40	07:41	08:08	08:10
788	026/PT-HKX/10	0012	22/03/2011	SBMT	SBMT	15:00	15:01	15:14	15:15
789	026/PT-HKX/10	0013	23/03/2011	SBMT	SDIU	10:20	10:21	10:33	10:34
790	026/PT-HKX/10	0013	23/03/2011	SDIU	SIAC	13:15	13:16	13:36	13:38
791	026/PT-HKX/10	0013	23/03/2011	SIAC	SBMT	13:54	14:00	14:12	14:13
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
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
796	026/PT-HKX/10	0014	24/03/2011	SBMT	SBMT	07:09	07:10	08:04	08:05
797	026/PT-HKX/10	0014	24/03/2011	SBMT	SBMT	09:54	09:55	11:13	11:14
798	026/PT-HKX/10	0014	24/03/2011	SBMT	SBMT	13:24	13:25	13:37	13:38
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	
801	026/PT-HKX/10	0014	24/03/2011	ZZZZ	SBMT		17:13	17:49	17:50
802	026/PT-HKX/10	0015	25/03/2011	SBMT	SBMT	09:49	09:50	09:56	09:57



PARECER N° 268(SEI)/2017/ASJIN
PROCESSO N° 00066.023280/2012-10
INTERESSADO: HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Tabela 1 - Marcos Processuais

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data das ocorrências	Data da Lavratura do AI	Data da Notificação do AI	Data da Decisão de Primeira Instância	Data da Notificação da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso
00066.023280/2012-10	07865/2011	645727154	610 operações	22/12/2011	30/05/2012	21/01/2015	13/03/2015	25/03/2015

Infração: operação de aeronaves sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), Lei nº 7.565/1986 c/c seção 39.7 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 39.

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração (AI) nº 07865/2011 (fl. 570) capitula a infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c a seção 39.7 do RBAC 39, em função de operação de aeronaves sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 01) 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.

3. No RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 01) 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.

4. No Anexo 01 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 01) consta a *Airworthiness Directive* (AD), Diretriz de Aeronavegabilidade, nº CF-2007-13R2 (fl. 02). 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.

5. 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 seja 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.

6. No Anexo 02 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 01) consta a Revisão "C" do ASB nº 206-07-115 (fls. 03/09), 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 o mesmo é aplicável para todos os helicópteros 206B, sendo explicitado ser aplicável para os 206B S/N 661 até 671 e 716 até 4675. Na descrição 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 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% e 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 do boletim esclarece que o cumprimento do mesmo 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 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, assim como 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 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.

7. No Anexo 03 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 01) consta o que a fiscalização reportou como sendo as fotos do placar/decalque instalado no painel da aeronave de marcas PT-HKX (fl. 10). 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".

8. No Anexo 04 ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 01) consta a Carta HEL018/11 da Helimarte Táxi Aéreo (fl. 11) 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 à 18/05/2011.

9. Constam as páginas do diário de bordo da aeronave PT-HQX (fls. 12/169).

10. Constam as páginas do diário de bordo da aeronave PT-HKX (fls. 170/437).

11. Constam as páginas do diário de bordo da aeronave PR-JBN (fls. 438/569).

12. O Auto de Infração (AI) nº 07865/2011 (fl. 570) apresenta a seguinte descrição, *in verbis*:

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

DATA: 18/05/2011 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

13. Devidamente notificado do Auto de Infração em 30/05/2012, conforme demonstra Aviso de Recebimento (AR) (fl. 572), não consta defesa.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

14. O setor competente, em decisão motivada, datada de 21/01/2015, constatou vício insanável no AI, no que se refere à comprovação da suposta infração para as aeronaves PT-HQX e PR-JBN e 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. Considerou que em relação às aeronaves PT-HQX e PR-JBN não restou comprovada a infração de que trata o AI em pauta e portanto não devem ser consideradas as supostas infrações com base no art. 12 e seu parágrafo único, da Instrução Normativa (IN) nº 08/2008. 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 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. 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).

15. Foi declarada a nulidade do AI no que tange às aeronaves PT-HQX e PR-JBN, em face da não comprovação nos autos da suposta infração. Consta que foi encaminhada cópia da Decisão à GGAC para as providências que considerar aplicáveis.

RECURSO

16. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 13/03/2015, conforme demonstrado em AR (fl. 584). Apresentou Recurso (fls. 604/712), 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, alega 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. Alega que a decisão de primeira instância aplicou multa no exorbitante valor de R\$ 6.100.000,00. 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 ". Considera que a autuação foi mantida e arbitrada a multa em patamares exorbitantes, única e exclusivamente, em virtude do fato da ora Recorrente não ter retirado a expressão "MAX 60 SEGUNDOS", muito embora todas as demais providências tivessem sido tomadas, o que inclui 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. 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. 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. 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. 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, somente teve de fato ciência em 13/03/2015, em virtude do recebimento da intimação relativa à Decisão de 1ª instância administrativa. Destaca ainda 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 da pessoa sobre a qual recairão os efeitos potencialmente sancionadores, o quê, no caso das pessoas jurídicas, demanda a intimação pessoal de seus efetivos representantes legais. Destaca 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 incontestada 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, conseqüentemente, 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 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. 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. Ressalta que esses 10 dias foram concedidos à Recorrente apenas depois que já foi proferida decisão de primeira instância, uma vez que o processo corria à sua revelia, sem o seu conhecimento, já que a intimação fora enviada à pessoa incompetente para receber intimações. 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 e que não é equilibrada essa situação. Alega que verifica-se explícita lesão ao Princípio da Isonomia Processual, causada pela desigualdade de condições entre a ANAC e a empresa Autuada.

19.2. 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. Dispõe que a doutrina, de forma unânime, defende que o Princípio da Proporcionalidade se resume em três elementos parciais: a) adequação (pertinência ou aptidão) entre meio e fim; b) necessidade (exigibilidade ou vedação ou proibição do excesso ou escolha do meio mais suave; e c) proporcionalidade em sentido estrito. Considera que, conjugando os três sub-princípios elencados, pode-se dizer que 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. 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 os 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.

19.3. 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, esculpido no art. 50, incisos LIV e LV, da Carta Maior. Considera que tal garantia contida no art. 50, incisos LIV e LV, da Constituição Federal de 1988, está sendo preterida pela relevisíssima 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 e 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 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. 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.

19.4. 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 principium*. 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, 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, 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 guerreada.

19.5. Requer em caráter expresso 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-se 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 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. 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. 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 a 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 é 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.

20.2. 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.

20.3. 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 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.

20.4. 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 proíbe 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.

20.5. 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, dadas pelo Parlamento, pelo Congresso Nacional. A área do Direito em 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.

20.6. 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. Até porque, a doutrina nacional e a jurisprudência pátrias são unânimes e uníssonas ao não reconhecerem a existência do chamado Regulamento Autônomo no Brasil.

20.7. 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. 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.

20.8. 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 à elas, de modo que elas não podem ser estipuladas e tipificadas em normas infralegais, conforme ocorre no presente caso.

20.9. Argumenta 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 que 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. Considera que é imperioso salientar 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 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.

20.10. Alega 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 cidadãos 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. Informa 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 deve ser reformada a Decisão recorrida, sob pena de violação ao Princípio da Estrita Legalidade.

20.11. 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 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 eivado de nulidade absoluta: faltam-lhe os inafastáveis fundamentos legais. 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. Dispõe que o ato jurídico administrativo é formado por 5 elementos, quais sejam, a manifestação de vontade, o motivo, o objeto do ato, a finalidade e a forma. Alega que no caso em tela, a referida Autuação 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 autuação foi única e exclusivamente em virtude do fato da ora Recorrente 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 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, 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 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 reincidente, 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 fiscalizatório ensejador 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.

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 e 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 amostragem, pelos Certificados anexos;
- 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-voo 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 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. 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 atividades, pois o valor cobrado é demasiadamente elevado e, levaria à insolvência da Recorrente. Dispõe 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.

21.7. 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 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 ora 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. 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. Alega que é visível a inadequação da dosimetria feita pelo Julgador de 1ª instância, na medida em que, no presente caso, estão presentes todas as circunstâncias atenuantes, bem com estão ausentes as circunstâncias agravantes, previstas no art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008. Dispõe 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 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 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.

22.3. 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. Dispõe que, além disso, 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.

22.4. 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 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 se inclui, por óbvio, a comprovação das circunstâncias agravantes e que essa imperiosa demonstração não foi feita, até porque seria impossível de a fazer.

22.5. 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 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. Infere que não agiu de modo a colocar seus passageiros em risco.

22.6. 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.

22.7. 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.

22.8. 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, mas evidente que mesmo entre os diferentes tipos de Diretrizes existe uma gradação de maior ou menor relevância. Sendo assim, 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, 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 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, 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.

22.9. 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 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 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.

22.10. 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.

22.11. 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.

22.12. Questiona que 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.

22.13. 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. 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. Dispõe que há patente ofensa ao princípio da proporcionalidade e da razoabilidade.

22.14. 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. Argumenta que mesmo no Direito Penal aplica-se os Princípios da Proporcionalidade e da Razoabilidade. Neste sentido, 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 nunca causou qualquer dano ou risco.

22.15. 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 presente Recurso Administrativo para que seja dada integral procedência à estas 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, 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 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, 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 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 por meio da revisão do Manual de voo e o consequente 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 crime aqui pode ser entendido como ato e 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 presente Recurso a fim de anular totalmente a Decisão recorrida e, conseqüentemente, reabrindo-se o prazo para que a ora Recorrente possa impugnar o Auto de Infração, com a determinação de retorno dos autos à primeira instância administrativa.

25.2. 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 esta 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. Consta relação de peças que instruem o recurso (fls. 713/714).

27. Consta cópia de documentos de identidade emitido pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) (fls. 715/716);

28. Consta Certidão emitida pela OAB (fl. 718);

29. Consta documento de identidade (fl. 719);

30. Consta Contrato consolidado da "Helimarte Táxi Aéreo Ltda" (fls. 720/725);

31. Consta Atestado da ANAC referente à alteração e consolidação do contrato social da Helimarte Táxi Aéreo Ltda (fl. 726);

32. Consta Procuração (fl. 727);

33. Consta documento de Substabelecimento (fl. 728);

34. Consta Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade (FCDA) referente à diretriz nº CF-2007-13 para a aeronave PT-HKX (fl. 729/730);

35. Consta FCDA referente à diretriz nº CF-2007-13R1 para a aeronave PT-HKX (fl. 731);

36. Consta a AD nº CF-2007-13-R1 (fl. 732);

37. Consta o ASB nº 206-07-115, revisão de 21/05/2007 (fls. 733/738);

38. Consta Ficha de registro de empregado da Sra. Mirian Ferreira de Siqueira (fls. 739/740);

39. Constam páginas do FOP 109 nº 6/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 741/742), 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 AD/DAS 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.

40. E no item 11 do FOP 109 nº 6/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 741/742) 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.

41. Consta o FOP 123 nº 014/HELMARTE/2011 (fls. 743/744) 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 FCDA'S EM ANEXO. A EMPRESA CORRIGIU O MAPA DE CONTROLE DE AD/DA'S.

42. Para a não conformidade de nº 11 no FOP 123 nº 014/HELMARTE/2011 (fls. 743/744) consta a seguinte resposta:

O CUMPRIMENTO DESTA NÃO CONFORMIDADE, ESTÁ VINCULADO AO CUMPRIMENTO DA NÃO CONFORMIDADE DO ITEM 10.

43. Consta FOP 107 nº 038/CCO/2014 (fl. 745) 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.
44. Consta comprovante de pagamento de taxa para análise de revisão parcial de MGM (fl. 746).
45. Consta a seção 03 do MGM (fls. 747/760), 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.
46. Consta novamente o FOP 107 nº 038/CCO/2014 (fl. 761) e comprovante de pagamento de taxa para análise de revisão parcial de MGM (fl. 763).
47. Consta a seção 08 do MGM (fls. 765/816), 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.
48. Constan cópias de certificados de treinamento em curso de SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional) (fls. 817/854) efetuados nos anos de 2012, 2013, 2014 e 2015.
49. Constan fotos do Centro de Controle Operacional (fls. 855/864).
50. Constan fotos do Controle Técnico de Manutenção (fls. 865/878).
51. Constan Certificados de conclusão do programa de educação e prevenção ao uso de substâncias psicoativas (fls. 879/938) referentes ao ano de 2015.
52. Constan Boletins de Informação Operacional (fls. 939/972) emitidos pela Helimarte.
53. Consta a seção 9 do Manual Geral de Operações (fls. 973/990) referente aos procedimentos de peso e balanceamento.
54. Consta Balanço patrimonial da Helimarte Táxi Aéreo Ltda referente ao exercício de 2012 (fls. 991/992), 2013 (fls. 993/994) e 2014 (fls. 995/997)

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

55. Consta Recibo de Tramitação referente ao protocolo 60840.044542/2011-95 (fl. 571);
56. Consta Certidão de 21/08/2012 (fl. 573) certificando o não recebimento de defesa referente ao AI nº 07865/2011;
57. Consta Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 574);
58. Consta extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (fl. 579);
59. Consta Notificação de decisão (fls. 580/581);
60. Consta Memorando nº 17/2015/GTAS/SAR (fl. 582) de encaminhamento de cópia de decisão para a GGAC (Gerência Geral de Aeronavegabilidade Continuada);
61. Consta Despacho de encaminhamento para Junta Recursal (fl. 583);
62. Consta Carta nº 030/CC0/2015 (fl. 585v) da Helimarte Táxi Aéreo Ltda com solicitação de cópia dos processos administrativos e extensão do prazo de recurso.
63. Consta Notificação de decisão referente ao processo 00066.023280/2012-10 (fl. 586);
64. Consta Notificação de decisão referente ao processo 00066.023271/2012-11 (fl. 587);
65. Consta Procuração (fl. 588);
66. Consta Carta de autorização para recebimento de documentos (fl. 589);
67. Consta autorização para recebimento de documentos (fl. 590);
68. Consta cópia de documento de identidade (fl. 591);
69. Consta Contrato consolidado da Helimarte Táxi Aéreo Ltda (fls. 592/597);
70. Consta Atestado da ANAC (fl. 598) informando a aprovação prévia da alteração e consolidação do contrato social;

71. Consta envelope de encaminhamento de documento (fl. 599);
72. Consta comprovante de pagamento (fl. 600);
73. Consta GRU (Guia de Recolhimento da União) (fl. 601);
74. Consta formulário de solicitação de vistas (fl. 602);
75. Consta Certidão da Junta Recursal (fl. 603) informando que o interessado tomou ciência e obteve cópia do processo;
76. Consta Despacho da Junta Recursal atestando a tempestividade do recurso (fl. 998);
77. Consta Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1109933);
78. Consta Despacho de distribuição (SEI nº 1155176).

79. É o relatório.

PRELIMINARES

80. Regularidade processual

80.1. O interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 30/05/2012, não tendo apresentado Defesa. O interessado foi, ainda, notificado da decisão de primeira instância em 13/03/2015, apresentando Recurso que foi recebido em 25/03/2015, sendo a tempestividade do recurso apontada no documento de fl. 998.

80.2. 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.

MÉRITO

81. Antes de decidir o feito há questões prévias que devem ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

82. Em recurso, conforme pode ser verificado no Relatório do presente Parecer, o interessado apresenta alegações e questionamentos a respeito do conceito de operação que foi adotado para a atuação efetuada por meio do AI nº 07865/2011.

83. No AI nº 07865/2011 foi relatado que através dos registros de diário de bordo, no período entre a data da efetividade da diretriz e da ocorrência, a aeronave de marcas PT-HKX realizou 610 operações de forma irregular. As páginas do diário de bordo da aeronave PT-HKX foram colocadas como anexo ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO.

84. Sobre a descrição das ocorrências no AI nº 07865/2011, deve se ter conta o disposto no inciso II do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 25/2008

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

(...)

II - descrição objetiva da infração;

85. Segue ainda o que consta no inciso IV do art. 6º da Instrução Normativa (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;

86. Assim, tem-se dos citados dispositivos normativos que o Auto de Infração deve conter data, local e hora da ocorrência, devendo-se fazer ressalva em relação ao contido no inciso VI do §1º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008 que permite a convalidação de vícios meramente formais do AI, dentre eles erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

87. No que tange aos questionamentos apresentados pelo interessado, em sede de recurso, a respeito do conceito de operação, no RBAC 01 consta o seguinte:

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.

88. Assim, operar uma aeronave pode ser entendido como executar um voo. Conforme já informado, o AI nº 07865/2011 reporta que foram realizadas 610 operações de forma irregular com a aeronave de marcas PT-HKX e que essa constatação foi efetuada por meio dos registros de diário de bordo.

89. A seção 39.7 do RBAC 39 dispõe sobre os efeitos legais decorrente do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade, *in verbis*:

RBAC 39

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.

90. E a seção 39.9 do RBAC 39 informa a consequência de reiteradamente operar uma aeronave ou utilizar um produto que não cumpre uma Diretriz de Aeronavegabilidade, *in verbis*:

RBAC 39

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.

91. Portanto, a cada vez que uma aeronave é operada ou que um voo é realizado com uma aeronave que não cumpre uma Diretriz de Aeronavegabilidade ocorre infração ao disposto na seção 39.7 do RBAC 39.

92. 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 nas fls. 170/437 foram identificados os voos relacionados na tabela constante do documento SEI nº 1268540. Conforme pode ser verificado em tal documento, foram identificados 802 registros nas páginas do diário de bordo da aeronave PT-HKX constantes dos autos. 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. Verifica-se que nem para todos os registros de atividades da aeronave PT-HKX, relacionados na tabela do documento SEI nº 1268540, ocorreu partida e corte de motor da aeronave, 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 é concebível identificar a realização de 802 voos. Entretanto, a fiscalização relata no AI nº 07865/2011 (fl. 570) a realização de 610 operações de forma irregular.

93. Foi identificado, ainda, 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" não está também 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. Porém, não está claro nos autos qual seria o critério ou o respaldo na legislação para se adotar este tipo de procedimento, caso o mesmo de fato tenha sido adotado pela fiscalização.

94. Diante do exposto, considero que pode haver incerteza em quais são, de fato, as 610 operações irregulares executadas com a aeronave PT-HKX que foram reportadas no AI nº 07865/2011.

95. Assim sendo, considerando a incerteza dos fatos e visando a garantia da Justiça na decisão administrativa, considero ser necessário obter mais informações junto à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, de forma que sejam apreciados os documentos do presente processo administrativos e sejam prestadas as informações solicitadas e as pertinentes e necessárias. A seguir seguem os quesitos que sugere-se que sejam encaminhados para a área técnica:

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.

CONCLUSÃO

96. Pelo exposto, sugiro converter em diligência o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à SAR, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados na diligência, bem como para que sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

97. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

98. Destaca-se ainda que da Decisão de Primeira Instância administrativa restou aplicada multa no valor de R\$6.100.000,00 (seis milhões e cem mil reais) .

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/11/2017, às 12:49, 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 **1229708** e o código CRC **C95E7E4A**.