



PARECER N° 78/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.017208/2013-36
INTERESSADO: HELIBARRA TÁXI AÉREO LTDA.

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Autos de Infração: Conforme Tabela 1 **Lavratura dos Autos de Infração:** 14/01/2013

Créditos de Multa (SIGEC): Conforme Tabela 1

Infrações: ausência de assinatura do comandante, incorrendo em irregularidade no controle e arquivamento do diário de bordo pelo operador da aeronave

Enquadramento: alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 da IAC 3151

Data da infração: Conforme Tabela 1 **Hora:** - **Local:** Aeroporto de Jacarepaguá - RJ **Aeronave:** PR-HBA

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

RELATÓRIO

Introdução

Trata-se de recursos interpostos por HELIBARRA TAXI AEREO Ltda. em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.017208/2013-36 e demais processos administrativos apensados e listados na Tabela 1, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restaram aplicadas penas de multa, consubstanciada essa nos créditos registrados no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número conforme Tabela 1.

Tabela 1 - Processos analisados nesta Proposta

Processo (NUP) nº	AI nº	Crédito de Multa nº	Data da Infração
00065.017208/2013-36	01523/2013	654.714/16-1	30/08/2011
00065.017217/2013-27	01526/2013	654.715/16-0	27/08/2011
00065.017244/2013-08	01474/2013	654.713/16-3	28/08/2011

Os Autos de Infração foram lavrados em 14/01/2013, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c item 17.4 (p) da IAC 3151. A seguir, são apresentadas as descrições dos autos de infração:

O Auto de Infração nº 01523/2013 apresenta a seguinte descrição (fl. 01):

Data: 30/08/2011* Hora: - Local: Aeroporto de Jacarepaguá-RJ

Descrição da ocorrência: o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.

HISTÓRICO: Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, C.ANAC 104998 fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado que o piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 009 e que a empresa permitiu que o Diário de Bordo fosse arquivado sem as devidas assinaturas. A IAC 3151, na seção 17.4(p) prevê que "para cada etapa de voo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante da aeronave. Esta assinatura deverá ser realizada antes da tripulação deixar a aeronave naquela etapa;"

O Auto de Infração nº 01526/2013 apresenta a seguinte descrição (fl. 01):

Data: 27/08/2011* Hora: - Local: Aeroporto de Jacarepaguá - RJ

(...)

Descrição da ocorrência: o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.

HISTÓRICO: Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, C.ANAC 104998 fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado que o piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 006 e que a empresa permitiu que o Diário de Bordo fosse arquivado sem as devidas assinaturas. A IAC 3151, na seção 17.4(p) prevê que "para cada etapa de voo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante da aeronave. Esta assinatura deverá ser realizada antes da tripulação deixar a aeronave naquela etapa;"

O Auto de Infração nº 01474/2013 apresenta a seguinte descrição (fl. 01):

Data: 27/08/2011* Hora: - Local: Aeroporto de Jacarepaguá - RJ

(...)

Descrição da ocorrência: o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.

HISTÓRICO: Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, CANAC 104998 fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado que o piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 007 e que a empresa permitiu que o Diário de Bordo fosse arquivado sem as devidas assinaturas.

* Observação: convalidações das datas das ocorrências realizadas em decisão de primeira instância.

Relatório de Fiscalização

O 'Relatório de Auto de Infração', de 14/01/2013 (fl. 02), apresenta a seguinte descrição:

Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, C.ANAC 104998, fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado na documentação enviada que nos dias 28 e 30 de agosto de 2011 este piloto havia realizado o treinamento teórico e prático de Instrutor no mesmo dia. Como só o treinamento teórico tinha 8 horas diárias, foi solicitado à empresa que enviasse os Diários de Bordo com os voos do Treinamento prático para análise da situação. Em análise às páginas do Diário de Bordo foi verificado que:

(...)

- O piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de

voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 006;

- O piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 007; e

- O piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 009.

Para cada infração cometida foram emitidos três autos de infração, um para o piloto, outro para a empresa e outro para o Diretor de Operações.

Em anexo, às fls. 03 e 04, dos seguintes processos, constam as cópias das páginas indicadas do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11:

- No processo nº 00065.017208/2013-36, AI nº 01523/2013: Páginas nº 009 (fl. 03) e 005 (fl. 04);
- No processo nº 00065.017217/2013-27, AI nº 01526/2013: Páginas nº 006 (fl. 03) e 005 (fl. 04);
- No processo nº 00065.017244/2013-08, AI nº 01474/2013: Páginas nº 007 (fl. 03) e 005 (fl. 04).

Defesa do Interessado

O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 22/02/2013 (fl. 05), conforme Aviso de Recebimento dos Correios acostado aos autos.

Observa-se que não consta nos autos documento referente à Defesa do Autuado.

Convalidação do Auto de Infração

Em Despacho, de 10/08/2015 (fl. 06), foi decidida a 'convalidação' do enquadramento do auto de infração, sendo a infração capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4 (p) da IAC 3151.

O Autuado foi notificado da convalidação do auto de infração em 02/10/2015 (fl. 08), por meio das Notificações de Convalidação, de 11/08/2015 (fls. 07/07v). Observa-se equívoco na redação das Notificações de convalidação quanto ao enquadramento da infração.

Constam nos autos dos processos em análise os Termos de Decurso de Prazo (fl. 09), indicando a não apresentação de defesa do Autuado.

Decisão de Primeira Instância

Em 12/04/2016, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante baseada no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de três multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando o valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais) – fls. 12/14.

Verifica-se ainda que, em decisão de primeira instância, houve a convalidação da data da ocorrência, corrigindo ano de '2012' para '2011'.

Consta nos autos a Notificação de Decisão, de 19/05/2016 (fls. 18/18v), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

Recurso do Interessado

Tendo tomado conhecimento da decisão em 24/05/2016 (fl. 20), o Interessado postou/protocolou recurso em 25/05/2016 (fl. 21).

Em suas razões, afirma que a Helibarra Táxi Aéreo terceirizou a instrução de seus pilotos do modelo

AS355, justificando que não tinha nenhum piloto em seu quadro de tripulantes com esse certificado técnico de habilitação (CHT). Declara que contratou o piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, pois o mesmo era o único instrutor de AS355 no país. Afirma que, após o término do treinamento, o piloto saiu da sede da empresa e retornou a sua residência em Coari-AM. Ao final, indica que a empresa, ao verificar a ausência das assinaturas, entrou em contato com o referido piloto, que se prontificou a assinar as devidas páginas. Alega que o mesmo “nunca retornou para realizar sua obrigação como comandante em questão”.

Tempestividade do recurso certificada em 05/07/2018 – SEI nº 1989971.

Outros Atos Processuais e Documentos

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 14/02/2018 (SEI nº 1503258).

Consta nos autos Despacho de Juntada, emitido em 10/05/2018, apensando os processos nº 00065.017217/2013-27 e 00065.017244/2013-08 ao processo nº 00065.017208/2013-36 (SEI nº 1804453).

Não consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN de atribuição do presente expediente à Relatoria. O mesmo foi atribuído por meio do sistema SEI para análise e parecer em 24/08/2018.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 2345538).

É o relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

Da materialidade infracional

Antes de decidir o feito, é preciso realizar algumas considerações quanto à necessidade de convalidação dos autos de infração e correção da dosimetria da pena aplicada.

Conforme os Autos de Infração, o Interessado descumpriu a legislação, diante da constatação que as etapas de voo do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, páginas 006, 007 e 009 não apresentavam as assinaturas do comandante, resultando em ausência no controle e arquivamento do diário de bordo parte do operador da aeronave.

Observa-se que o setor técnico competente em primeira instância fundamenta sua decisão na alínea ‘e’ do inciso III do art. 302 do CBA e aplica três multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando um valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais).

Após análise dos três processos administrativos, cabe esta proponente apresentar suas considerações e proposta quanto à necessidade de correção dos lançamentos no SIGEC quanto às datas das ocorrências, convalidação do enquadramento do auto de infração e, ainda, possibilidade de decorrer gravame ao Interessado.

Quanto às datas dos atos infracionais

Conforme decisão de primeira instância (fls. 12/14) e páginas 006, 007 e 009 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11 (fl. 03 de cada processo administrativo), verifica-se que as operações (etapas dos voos) foram realizadas no ano de 2011.

Dessa forma, devido a ocorrência de vícios formais passíveis de convalidação pelo erro de digitação da data de ocorrência dos fatos, concorda-se com a convalidação das datas dos atos infracionais, com base no inciso VI do §1º do art. 7º da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008:

IN ANAC nº 08/2008

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

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

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

II – inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III – erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV – descrição diferente da matrícula da aeronave;

V – erro na digitação do endereço do autuado;

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

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 76, de 25 de fevereiro de 2014)

(...)

§ 4º No prazo da manifestação do §2º, o interessado poderá requerer o benefício do art. 61, § 1º, desta Instrução Normativa, desde que o processo não esteja em fase recursal. (Incluído pela Instrução Normativa nº 76-A, de 25 de fevereiro de 2014)

Diante o exposto, em acordo com as convalidações com relação às datas das ocorrências dos Autos de infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013, realizadas em decisão de primeira instância, entende-se que também devem ser corrigidas as datas da infração no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, conforme exposto a seguir:

Processo (NUP) nº	AI nº	Crédito de Multa nº	Data da Infração correta
00065.017208/2013-36	01523/2013	654.714/16-1	30/08/2011
00065.017217/2013-27	01526/2013	654.715/16-0	27/08/2011
00065.017244/2013-08	01474/2013	654.713/16-3	28/08/2011

Quanto ao enquadramento dos autos de infração

Cumprе ressaltar que as Notificações de Convalidação do enquadramento do auto de infração, emitidas pelo setor competente em primeira instância (fls. 07/07v), mencionam a aliena ‘e’ do inciso III do art. 302 do CBA, contudo, apresentam equivocadamente a seguinte redação: ***“A(s) infração(ões) está(ão) capitulada(s) no artigo 302, inciso II, alínea “n”, do CBAer, com interpretação sistemática ao disposto na seção 17.4 (p) da IAC 3151, sujeitando o infrator a aplicação das medidas administrativas previstas no CBAer e legislações complementares.”*** Assim, entendo ser prudente a notificação e complementação do enquadramento dos autos de infração conforme exposto a seguir.

Quanto ao enquadramento dos autos de infração, no caso em tela, a empresa interessada - HELIBARRA TAXI AEREO Ltda. – se configura como uma autorizatária do serviço público concedido, estando assim, mais especificamente, no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo **inciso III do artigo 302 do CBA**.

Assim dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

(...)

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se

tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Assim, esta ASJIN entende que o enquadramento mais adequado para o caso em tela, por se tratar de uma empresa autorizatória de serviço público de transporte aéreo é a **alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA**, o qual dispõe sobre a inobservância das normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves:

CBA

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

(...)

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

(...)

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

Importante ressaltar que este enquadramento tem sido recorrentemente utilizado neste tipo de ato infracional, por ser o mais correto e o mais específico o Interessado para a presente situação descrita neste processo administrativo.

Cabe ainda observar o artigo 165 do CBA com relação ao comandante de aeronave:

CBA

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

A obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo para cada voo realizado é expressa no CBA, conforme redação a seguir:

CBA

Art. 172.

O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, **deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada**, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo **deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações**, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

(grifo nosso)

Neste sentido, poderemos observar o RBHA 135, o qual assim dispõe *in verbis*:

RBHA 135

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

(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.

(...)

(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.

Observa-se que a responsabilidade de se ter o Diário de Bordo é do operador ou da empresa (item “a”), bem como de estabelecer procedimentos para conservá-lo (item “d”).

O preenchimento do Diário de Bordo é também regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, que estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC dispõe *in verbis*:

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo para utilização nas aeronaves civis brasileiras, com o objetivo de atender aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e legislação complementar, conforme aplicáveis, como também padronizar a sistemática de sua utilização, assegurando, desta forma, que **todas as atividades e ocorrências relacionadas ao voo sejam registradas, visando a um maior controle das atividades dos tripulantes e das aeronaves.**

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

É o livro de registro de voo, jornada e ocorrências das aeronaves e de seus tripulantes, em conformidade com o estabelecido no CBA, confeccionado de acordo com as instruções contidas nesta IAC.

(...)

Capítulo 4 – Normas Gerais

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

(grifo nosso)

A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessária informação da assinatura do comandante, conforme redação que segue:

IAC 3151

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

Todo Diário de Bordo deverá conter a Parte I, na qual deverão ser efetuados os registros de vôos da aeronave. As seguintes informações deverão ser registradas na Parte I, conforme o ANEXO 4 ou 5 desta IAC:

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
6. Tripulação – nome e código DAC.
7. Data do voo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.

10. Tempo de vôo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de vôo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de vôo (quando aplicável).
13. Número de pousos parciais e totais.
14. Total de combustível para cada etapa de vôo.
15. Natureza do vôo.
16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).

18. Local para rubrica do comandante da aeronave.

19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
20. Ocorrências no vôo.
(grifo nosso)

O Capítulo 9 da IAC 3151 traz as “instruções para assinaturas e preenchimento do Diário de Bordo”, conforme a seguir:

IAC 3151

9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam **preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave**, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC.

(grifo nosso)

Quanto ao controle, arquivamento e preservação, a IAC 3151, em seu Capítulo 10, estabelece:

IAC 3151

CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

O controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico.

(grifo nosso)

A IAC 3151 dispõe, em seu Capítulo 17, sobre as instruções de preenchimento do diário de bordo, conforme redação que segue:

IAC 3151

Capítulo 17 - Instruções de preenchimento do Diário de Bordo

17.4 Anexos 4 e 5 - Parte I - Registros de Voo - Preencher de acordo com as seguintes orientações:

- a) Tripulante/hora/rubrica --> preencher com o nome e código DAC (João/4530), hora de apresentação (hora local ou zulu conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;
- b) Diário de Bordo N --> preencher de acordo com o Capítulo 7 - Ex: 001/PTXYZ/02;
- c) Data --> preencher com a data do voo (dd/mm/aa);
- d) Marcas/Fabr/Mod/NS --> preencher de acordo com os dados do Termo de Abertura;
- e) Cat.Reg: --> Preencher com a categoria de registro da aeronave;
- f) Horas célula anterior/horas célula no dia/horas célula total: --> preencher com as horas de célula anterior, no dia e total, respectivamente;
- g) Tripulação --> preencher com o nome e código DAC dos tripulantes (João/4530);
- h) Trecho (de/para) --> preencher com o local de decolagem e pouso, respectivamente, utilizando

os designativos aeronáuticos das localidades, de acordo com as normas da ICAO;

i) Horas partida e corte --> registrar a hora de partida e de corte dos motores;

j) Horas (dec/pouso) --> registrar a hora de decolagem e do pouso, devendo ser utilizada a hora ZULU ou LOCAL, conforme melhor aplicável. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;

k) Horas (diu/not/IFR-R/IFR-C/tot) --> preencher com o tempo de voo realizado (diurno ou noturno), e tempo de voo em condições IFR-R (real) e IFR-C (sob capota); conforme aplicável. O tempo total de voo, na etapa, deverá ser lançado na coluna correspondente a TOT;

l) Combustível (comb-total) --> preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;

m) Pax/carga --> preencher a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;

n) P/C --> preencher com a quantidade de pouso e ciclos naquela etapa (1/1) - Se a aeronave usar somente um ou outro, optar pelo existente;

o) NAT (natureza do voo) --> preencher de acordo com a natureza do voo e conforme as seguintes siglas:

PV --> voo de caráter privado.

FR --> voo de fretamento.

TN --> voo de treinamento.

TR --> voo de traslado da aeronave.

CQ --> voo de exame prático (voo cheque ou recheque).

LR --> voo de linha regular.

SA --> voo de serviço aéreo especializado.

EX --> voo de experiência.

AE --> autorização especial de voo.

LX --> voo de linha não regular.

LS --> voo de linha suplementar.

IN --> voo de instrução para INSPAC.

p) Ass. CMT. --> para cada etapa de voo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante da aeronave. Esta assinatura deverá ser realizada antes da tripulação deixar a aeronave naquela etapa;

q) Total --> preencher com os totais correspondentes ao dia;

r) Ocorrências --> preencher nos casos previstos no item 5.4 desta IAC.

(grifo nosso)

Nos casos analisados, identifica-se que a empresa de táxi aéreo, então Interessado nos presentes processos, ao apresentar ausência de assinatura do comandante de cada etapa de voo no diário de bordo, cometeu irregularidades, permitindo o descumprimento da IAC 3151 quanto ao inadequado controle e arquivamento do Diário de Bordo, e infringindo, assim, a legislação aeronáutica.

Entende-se que existe congruência entre a matéria objeto dos Autos de Infração e a decisão de primeira instância administrativa – infração diante descumprimento ao CBA e à IAC 3151, que dispõe acerca do preenchimento e controle do Diário de Bordo e destarte, infringindo as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento mais adequado é a **alínea ‘e’ do inciso III do art. 302 do CBA**, o que torna necessária a sua convalidação e notificação correta do Interessado.

Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a mudança de enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido **alínea ‘e’ do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 da IAC 3151**.

Aponto que, no caso em tela, as ocorrências tidas como infracionais nos correspondentes Autos de Infração suportam atos de convalidação, tendo em vista o disposto no inciso I do § 1º e do § 2º do art. 7º

da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder o prazo de 5 (cinco) dias para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §2º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008.

Quanto à dosimetria da pena e possibilidade de reforma da decisão

Como já exposto, os Autos de infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013 fazem referência às páginas 006, 007 e 009 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, sendo relevante apontar que tais páginas registram mais de uma etapa de voo em cada dia de operação da aeronave PR-HBA, conforme apresentado a seguir:

Quanto ao Auto de Infração nº 01523/2013, em análise da página 009 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11 (fl. 03 do processo nº 00065.017208/2013-36), verifica-se quatro etapas de voo, ou seja, quatro operações realizadas no dia **30/08/2011**, conforme descritas a seguir:

ETAPA	TRECHO		HORAS			
	DE	PARA	PARTIDA	CORTE	DIU	NOT
1	SBJR	SBJR	11:30	13:30	02:00	
2	SBJR	SBJR	15:00	17:00	02:00	
3	SBJR	SBJR	17:30	19:30	02:00	
4	SBJR	SBJR	20:00	22:00		02:00

Dessa forma, diante a ausência da assinatura nas quatro etapas de voo, entende-se ter ocorrido, no dia 30/08/2011, quatro irregularidades distintas quanto à ausência de registros da assinatura do comandante e, assim, falta de controle do diário de bordo por parte do operador da aeronave.

Quanto ao Auto de Infração nº 01526/2013, em análise da página 006 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11 (fl. 03 do processo nº 00065.017217/2013-27), verifica-se quatro etapas de voo, ou seja, quatro operações realizadas no dia **27/08/2011**, conforme descritas a seguir:

ETAPA	TRECHO		HORAS			
	DE	PARA	PARTIDA	CORTE	DIU	NOT
1	SBJR	SBJR	7:00	9:00	02:00	
2	SBJR	SBJR	9:30	11:30	02:00	
3	SBJR	SBJR	13:00	15:00	02:00	
4	SBJR	SBJR	15:30	17:30	02:00	

Assim, entende-se ter ocorrido, no dia 27/08/2011, quatro irregularidades distintas quanto à ausência de registros da assinatura do comandante e de falta de controle do diário de bordo por parte do operador da aeronave.

Quanto ao Auto de Infração nº 01474/2013, em análise da página 007 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11 (fl. 03 do processo nº 00065.017244/2013-08), verifica-se quatro etapas de voo, ou seja, quatro operações realizadas no dia **28/08/2011**, conforme descritas a seguir:

ETAPA	TRECHO		HORAS			
	DE	PARA	PARTIDA	CORTE	DIU	NOT
1	SBJR	SBJR	7:30	9:30	02:00	
2	SBJR	SBJR	10:00	12:00	02:00	
3	SBJR	SBJR	13:00	15:00	02:00	
4	SBJR	SBJR	15:30	17:30	02:00	

Dessa forma, entende-se ter ocorrido, no dia 28/08/2011, quatro irregularidades distintas quanto à ausência de registros da assinatura do comandante e de falta de controle do diário de bordo por parte do operador da aeronave.

Por todo o exposto, verifica-se que os processos ora em análise possuem **doze infrações distintas** passíveis de aplicação de penalidade.

Ainda, com relação à dosimetria da pena, verifica-se que o setor competente de primeira instância, em decisão de 12/04/2016, considerou a atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano") – fls. 12/14.

Contudo, conforme consulta ao extrato de lançamento no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), em anexo (SEI nº 2345538), verifica-se a presença de aplicação de penalidade à HELIBARRA TAXI AEREO Ltda. em outro processo administrativo, como, por exemplo, SIGAD nº 60800.183052/2011-80 (data de infração 25/06/2011), com crédito de multa SIGEC nº 645.077/14-6, quitado em 31/03/2015.

Dessa maneira, no caso em tela, entende-se não ser cabível considerar a aplicação da condição atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou art. 58, §1º, inciso III, da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 ("inexistência de penalidade aplicada no último ano"), sendo possível que tal circunstância – aplicada pela autoridade competente a decidir em primeira instância – seja afastada na decisão final dessa ASJIN.

Adicionalmente, cumpre mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784, admite a possibilidade da reforma para agravar a situação do recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão.

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

Destaca-se que, com base no Anexo II, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor de cada multa referente à alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA poderá ser imputado em R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

Portanto, tendo em vista que os valores constantes na Resolução ANAC nº 25/2008, é possível que cada pena do Regulado seja agravada de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para R\$ 7.000,00 (sete mil reais) cada – valor médio previsto na mesma Resolução.

Assim, diante a presença de **doze irregularidades** nos três processos administrativos ora em análise e da possibilidade de decorrer situação gravame ao interessado com afastamento da circunstância atenuante e com aplicação de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada infração, existe a possibilidade de ocorrer um agravamento da pena total para o valor de R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro mil reais).

Diante do exposto, podendo resultar em situação gravame ao Recorrente, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/99, entende-se necessário que seja cientificado o Interessado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Importante observar o prazo total de 10 (dez) dias para que o Interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à possibilidade de decorrer gravame à situação do recorrente.

Sendo estas considerações, deixo de analisar o mérito da questão e passo a conclusão.

CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro a CONVALIDAÇÃO DOS AUTOS DE INFRAÇÃO nº 01523/2013, 01526/2013

e 01474/2013 (fl. 01 de cada processo administrativo), modificando o enquadramento da infração para **alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 da IAC 3151** com base no inciso I do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do auto de infração de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 5 (cinco) dias, formular suas alegações, com fundamento no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008.

Ainda, sugiro a **NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE**, com agravamento da pena para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma das doze infrações, totalizando um agravamento da pena para R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro mil reais), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99.

Em sendo assim, deve-se observar, então, o prazo total de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação dos Autos de Infração (fl. 01 de cada processo administrativo) e/ou a possibilidade de decorrer gravame à situação do recorrente aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

Ainda, em acordo com as convalidações com relação às datas das ocorrências dos Autos de infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013, realizadas em decisão de primeira instância, sugere-se a correção das datas da infração no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, conforme exposto a seguir:

Processo (NUP) nº	AI nº	Crédito de Multa nº	Data da Infração correta
00065.017208/2013-36	01523/2013	654.714/16-1	30/08/2011
00065.017217/2013-27	01526/2013	654.715/16-0	27/08/2011
00065.017244/2013-08	01474/2013	654.713/16-3	28/08/2011

Após a efetivação da medida, deve o expediente retornar a essa proponente, para a conclusão da análise.

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 2018.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/10/2018, às 14:59, 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 **2336581** e o código CRC **F8C72D1B**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 58/2018

PROCESSO Nº 00065.017208/2013-36
INTERESSADO: HELIBARRA TAXI AEREO

Rio de Janeiro, 06 de dezembro de 2018.

1. Trata-se de recursos administrativos interpostos por HELIBARRA TAXI AEREO Ltda., contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, sendo aplicadas três multas no valor médio de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando um valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), pelas irregularidades descritas nos Autos de Infração apresentados na Tabela a seguir – ausência de assinatura do comandante, incorrendo em irregularidade no controle e arquivamento do diário de bordo pelo operador da aeronave - e capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4 (p) da IAC 3151.

Tabela - Processos

Processo (NUP) nº	AI nº	Crédito de Multa nº	Data da Infração
00065.017208/2013-36	01523/2013	654.714/16-1	30/08/2011
00065.017217/2013-27	01526/2013	654.715/16-0	27/08/2011
00065.017244/2013-08	01474/2013	654.713/16-3	28/08/2011

2. Por celeridade processual e com fundamento no art. 50, § 1º da Lei nº 9.784, de 1999, ratifico a proposta de Decisão sugerida pelo Parecer nº 78/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2336581, ressaltando que tal proposta foi elaborada ainda na vigência da Resolução ANAC nº 25/2008, revogada pela Resolução nº 472/2018 que entrou em vigor a partir de 04/12/2018 e revogou também a IN ANAC nº 8, de 2008. Desta forma, importa esclarecer que, tais alterações não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

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

- pela **CONVALIDAÇÃO DOS AUTOS DE INFRAÇÃO** nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013 (fl. 01 de cada processo administrativo), modificando o enquadramento da infração para **alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4 (p) e Capítulo 10 da IAC 3151**, com fundamento no artigo 19 da Resolução ANAC nº 472/2018;
- pela **NOTIFICAÇÃO** ante a **POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME** à situação do recorrente, em razão da identificação de doze irregularidades presentes nos três autos de infração e também do possível afastamento da circunstância atenuante "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", com possibilidade de agravamento da penalidade de multa aplicada para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada infração, totalizando R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro mil reais), de forma que, querendo, venha apresentar no prazo total de 10 (dez) dias suas alegações, conforme determinam o §3º do artigo 44 da Resolução ANAC nº 472/2018 e o artigo 64 da Lei nº 9.784/99.

Em adição, solicito que a Secretaria da ASJIN comunique à Superintendência de Administração e Finanças - SAF quanto à necessidade de correção das datas da infração no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, conforme exposto na Tabela acima.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE nº 1467237
Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 06/12/2018, às 13:43, 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 **2336574** e o código CRC **33964524**.

Referência: Processo nº 00065.017208/2013-36

SEI nº 2336574