

**PARECER N°** 242/2018/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	Diligência	Resposta de diligência
00066.023280/2012-10	07865/2011	645727154	610 operações	22/12/2011	30/05/2012	21/01/2015	13/03/2015	25/03/2015	28/11/2017	08/12/2017

**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**

- 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.
- No que toca ao relato do caso, norteado pelos princípios da eficiência administrativa e motivação, respaldado pelo art. 50, §1º da Lei 9.784/1999, adoto na integralidade o relatório constante do Parecer nº 268(SEI)/2017/ASJIN (SEI nº 1229708), acrescentando o que se segue. Esclareço que para o total entendimento do caso deve ser efetuada a leitura do referido Parecer, assim como de todos os documentos constantes dos autos.

**DILIGÊNCIA**

- Em 28/11/2017, em segunda instância administrativa, o processo foi convertido em diligência, de acordo com os fundamentos constantes do Parecer nº 268(SEI)/2017/ASJIN (SEI nº 1229708), que esclarece que 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 e que no referido AI 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.
- Foi acrescentado que, tendo em conta o disposto no inciso II do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008 e no inciso IV do art. 6º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, 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.
- Consta ainda em tal Parecer que da análise das páginas do diário de bordo, referentes à aeronave PT-HKX, que foram anexadas ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO e que constam nos autos nas fls. 170/437, foram identificados os voos relacionados na tabela constante do documento SEI nº 1268540. Conforme pode ser verificado em tal tabela, 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, foi considerado possível o entendimento de que das páginas de diário da aeronave PT-HKX que foram apostas no processo era 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. 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.

6. Diante do exposto, foi considerado que podia haver incerteza em quais eram, de fato, as 610 operações irregulares executadas com a aeronave PT-HKX que foram reportadas no AI nº 07865/2011. Assim sendo, considerando a incerteza dos fatos e visando a garantia da Justiça na decisão administrativa, o processo foi convertido em diligência na Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 483/2017 (SEI nº 1272856). Tendo sido formulados os seguintes quesitos 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.

### **RESPOSTA DE DILIGÊNCIA**

Em resposta ao solicitado na Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 483/2017 (SEI nº 1272856) foi apresentado o Despacho (SEI nº 1334534). Em tal despacho inicialmente é feita análise da legalidade da decisão de primeira instância, neste sentido, são apontadas divergências entre o RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) nº 39 e o RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) nº 39. Na sequência, o responsável pela resposta discorre sobre o uso das agravantes aplicadas ao caso concreto. Posteriormente, apresenta em conjunto resposta para os quesitos 2, 3 e 4 da diligência da segunda instância. Em seguida, é apresentada resposta para o quesito 01.

De maneira a respaldar as respostas apresentadas na diligência foram juntados ao processo a Resolução 185, de 01/03/2011 (SEI nº 1333593), Portaria 142/DGAC, de 16/05/1989 (SEI nº 1333615) e Relatório de diferenças entre o RBHA 39 e o RBAC 39 (SEI nº 1333695).

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

7. Consta o Despacho ASJIN (SEI nº 1342107) para análise da manifestação juntada.
8. É o relatório.

### **PRELIMINARES**

#### **9. Regularidade processual**

9.1. 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.

9.2. 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**

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

11. Considero que as respostas apresentadas no Despacho (SEI nº 1334534) não são suficientes para sanar por completo as incertezas identificadas no presente processo, em função do que será exposto a seguir.

12. No que se refere aos quesitos 02, 03 e 04 constantes da Diligência efetuada na Decisão Monocrática de 2ª instância nº 483/2017, os mesmos referem-se, basicamente, à solicitação do conceito de operação e de voo, estando tais questionamentos apresentados a seguir.

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.

13. Esclarece-se que tais questionamentos foram efetuados essencialmente em função de alegações e questionamentos da recorrente a respeito do conceito de operação que foi adotado para a atuação efetuada por meio do AI nº 07865/2011. Para estes quesitos da diligência no Despacho SEI nº 1334534 é apresentada a seguinte resposta:

(...)

17. Por questões de estruturação da resposta, passo a responder primeiramente ao quarto quesito, pois creio que a resposta ao quesito 4 já inclui as respostas aos quesitos 2 e 3.

18. Na mesma data da entrada em vigor do RBAC nº39 (02/03/2011), passou a vigorar o RBAC nº 01, de onde consta a seguinte definição: "Operar significa, referindo-se a uma aeronave, usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito (exceto como previsto no RBHA 91.13 ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo) de executar um voo, incluindo a pilotagem de aeronave, com ou sem o direito legal de controle da mesma como proprietário, arrendatário ou locatário."

19. Assim sendo, o ato de usar, motivar o uso ou autorizar a utilização de aeronave, com propósito de executar um voo, já caracterizaria a operação de uma aeronave. Ou seja, o acionamento dos motores é irrelevante para constituir uma operação da aeronave. Assim sendo, cada vez que se pretender levantar voo, há uma operação.

20. Destaque-se que o RBAC nº 01 não faz qualquer distinção entre aeronaves de asas fixas ou rotativas.

21. Antes da entrada em vigor do RBAC nº 01, entende-se que a norma aplicável era a seção 3.8, da IAC 3151, de 2 de junho de 2002: "Período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronaves de asa fixa, ou entre a partida dos motores, quando se tratar de aeronaves de asa rotativa, em ambos os casos com o objetivo de decolar, até o momento em que, respectivamente, imobiliza-se a aeronave ou se efetue o corte do(s) seu(s) motor(es) ao término do voo (calço-a-calço). (Art.28º da Lei Nº 7.183, de 5 de abril de 1984)".

22. Ou seja, até o dia 1º de março de 2011, para aeronaves de asa rotativa, a operação começaria com a partida dos motores, com objetivo de decolar, e se encerraria com a imobilização da aeronave ou o corte do(s) seu(s) motor(es). Novamente é irrelevante se há ou não decolagem.

23. Por entender já ter respondido aos quesitos 2, 3 e 4, passo ao quesito 1, tendo por base a planilha juntada pela ASJIN (1268540).

(...)

14. Após a análise da resposta apresentada para os quesitos 02, 03 e 04 da diligência, em uma análise mais aprofundada sobre o tema, esta relatora não pode concordar integralmente com a resposta apresentada no Despacho SEI nº 1334534, em virtude do que será exposto a seguir.

15. No parágrafo 18 do Despacho SEI nº 1334534 é informado que "*Na mesma data da entrada em vigor do RBAC nº39 (02/03/2011), passou a vigorar o RBAC nº 01, de onde consta a seguinte definição ....*", entretanto, como será demonstrado a seguir esta informação não se mostra válida, posto que na publicação original do RBHA 01, aprovada pela Portaria DAC nº 485/DGAC, de 20/03/2003, já constava a definição apresentada a seguir para o termo "Operar":

RBHA 01, publicação original

Operar, referindo-se a uma aeronave, significa usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito de executar um voo, incluindo a pilotagem de aeronave, com ou sem o direito legal de controle da mesma como proprietário, arrendatário ou locatário.

16. Posteriormente, na emenda 01-01 do RBHA 01, emitida em 12/12/2005, que introduziu as alterações aprovadas pela Portaria nº 315/DGAC, de 14/04/2005, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 05/05/2005 e pela Portaria 1253/DGAC, de 06/12/2005, publicada no DOU de 12/12/2005, foi mantida a mesma definição para o termo "Operar". Sendo que o RBHA 01 foi revogado pela Resolução ANAC nº 64, publicada no DOU de 27/11/2008.

17. Em seguida foi publicado o RBAC 01, aprovado pela mesma Resolução nº 64, publicada no DOU de 27/11/2008, em que passou a constar a seguinte definição para o termo "Operar":

RBAC 01, publicação original

Operar significa, referindo-se a uma aeronave, usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito (exceto como previsto no RBAC 91.13) de executar um voo, incluindo a pilotagem de aeronave, com ou sem o direito legal de controle da mesma como proprietário, arrendatário ou locatário.

18. Sendo que na emenda 01 do RBAC 01, aprovada por meio da Resolução nº 184, publicada no DOU de 02/03/2011, consta a seguinte definição para o termo "Operar":

RBAC 01, emenda 01

Operar significa, referindo-se a uma aeronave, usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito (exceto como previsto no RBHA 91.13 ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo) de executar um voo, incluindo a pilotagem de aeronave, com ou sem o direito legal de controle da mesma como proprietário, arrendatário ou locatário.

19. E, por fim, a emenda 02 do RBAC 01, aprovada pela Resolução ANAC nº 200, publicada no DOU de 14/09/2011, consta a definição apresentada abaixo para o termo "Operar":

RBAC 01, emenda 02

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.

20. Diante do exposto, verifica-se que a informação constante do parágrafo 18 do Despacho SEI nº 1334534 de que "*Na mesma data da entrada em vigor do RBAC nº39 (02/03/2011), passou a vigorar o RBAC nº 01, de onde consta a seguinte definição ....*", não é adequada, visto que o RBAC 01 já estava em vigor antes de 02/03/2011, sendo que apenas a emenda 01 do RBAC 01 foi publicada em 02/03/2011. Ademais, o conceito de operação de uma aeronave já era apresentado por meio da definição do termo "Operar" desde a publicação original do RBHA 01, ocorrida no ano de 2003. Posto que, conforme demonstrado, a definição de tal termo já existia e sofreu pequenas modificações ao longo das alterações do RBHA/RBAC 01. Assim sendo, desde o ano de 2003 já havia a definição do conceito de "Operar" uma aeronave. Destaca-se o fato de que com a alteração do RBHA 01 para RBAC 01 a mudança que foi introduzida no texto da definição do termo em questão foi no sentido de excetuar a utilização na situação prevista na seção 91.13 do RBHA 91. Segue o que consta na seção 91.13 do RBHA 91:

RBHA 91

91.13 - OPERAÇÃO DESCUIDADA OU NEGLIGENTE

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

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

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

22. No parágrafo 19 do Despacho SEI nº 1334534 é informado que "*... Ou seja, o acionamento dos motores é irrelevante para constituir uma operação da aeronave. Assim sendo, cada vez que se pretender levantar voo, há uma operação.*". Neste sentido, considerando a definição de "Operar" constante do RBAC 01, no referido trecho do despacho é informado que cada vez que a aeronave é operada com a intenção de levantar voo há uma operação, sendo irrelevante o fato de ter ocorrido o acionamento dos motores em tal operação. Entretanto, na sequência, nos parágrafos 21 e 22 do mesmo Despacho é informado que:

21. Antes da entrada em vigor do RBAC nº 01, entende-se que a norma aplicável era a seção 3.8, da IAC 3151, de 2 de junho de 2002: "Período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronaves de asa fixa, ou entre a partida dos motores, quando se tratar de aeronaves de asa rotativa, em ambos os casos com o objetivo de decolar, até o momento em que, respectivamente, imobiliza-se a aeronave ou se efetue o corte do(s) seu(s) motor(es) ao término do voo (calço-a-calço). (Art.28º da Lei Nº 7.183, de 5 de abril de 1984)".

22. Ou seja, até o dia 1º de março de 2011, para aeronaves de asa rotativa, a operação começaria com a partida dos motores, com objetivo de decolar, e se encerraria com a imobilização da aeronave ou o corte do(s) seu(s) motor(es). Novamente é irrelevante se há ou não decolagem.

23. Conforme já exposto, no Despacho SEI nº 1334534 foi equivocadamente considerado que a definição de "Operar" constante do RBAC 01 só entrou em vigor a partir de 02/03/2011, contudo, já foi demonstrado que este raciocínio não se mostra válido, já que a definição em questão já existia até mesmo no RBHA 01, sendo válida desde o ano de 2003. Porém, seguindo na linha de raciocínio constante do referido despacho, é considerado que antes da entrada em vigor do RBAC 01, é entendida como norma aplicável a seção 3.8 da Instrução de Aviação Civil (IAC) 3151. Segue o que consta no referido item da IAC 3151:

IAC 3151

3.8 HORA DE VÔO OU TEMPO DE VÔO

Período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronaves de asa fixa, ou entre a partida dos motores, quando se tratar de aeronaves de asa rotativa, em ambos os casos com o objetivo de decolar, até o momento em que, respectivamente, imobiliza-se a aeronave ou se efetue o corte do(s) seu(s) motor(es) ao término do voo (calço-a-calço). (Art. 28º da Lei Nº 7.183, de 5 de abril de 1984).

24. Diante do conteúdo do item 3.8 da IAC 3151, esta relatora não pode concordar com o raciocínio de que a definição apresentada em tal item se aplica à definição do que caracteriza uma operação ou um voo de uma aeronave, mesmo em situação hipotética em que não existisse a definição de "Operar" apresentada no RBHA/RBAC 01, pois tal item da IAC 3151 dispõe sobre a definição de hora de voo ou tempo de voo para tripulantes, sendo que a própria IAC ao apresentar tal definição faz referência ao art. 28 da Lei nº 7.183/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências. Tal definição consta na SEÇÃO V - DOS LIMITES DE VOO E DE POUSO, da Lei nº 7.183/1984, que foi revogada pela Lei nº 13.475/2017. Assim sendo, o disposto no item 3.8 da IAC 3151 não se aplica para determinar a definição de voo de uma aeronave, mas sim para o controle de hora de voo ou tempo de voo de um aeronauta.

25. Esclarece-se que pelo item 3.8 da IAC 3151, bem como, pelo art. 28 da Lei nº 7.183/1984, o tempo de voo do aeronauta quando se tratar de aeronave de asas rotativas é o período entre a partida dos motores com o objetivo de decolar até corte do motor ao término do voo (calço-a-calço). Entretanto, esta definição não se aplica para esclarecer os quesitos 2, 3 e 4 da diligência efetuada na Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 483/2017 (SEI nº 1272856), visto que este conceito, conforme já esclarecido, é aplicável para o controle de tempo de voo do aeronauta e não para a definição de contabilização do número de voos de uma aeronave.

26. Portanto, a conclusão disposta no parágrafo 22 do Despacho SEI nº 1334534 não se

mostra válida, posto que informa que até 01/03/2011, para aeronaves de asa rotativa, a operação começaria com a partida dos motores, com objetivo de decolar e se encerraria com o corte do motor. Analisando o que dispõe o parágrafo 22 do Despacho SEI nº 1334534, verifica-se claramente que inicialmente se partiu equivocadamente do princípio que a definição de operação de uma aeronave foi alterada a partir de 02/03/2011, por ter sido considerado que a definição de "Operar" constante do RBAC 01 só entrou em vigor na referida data (informação esta que já foi demonstrada não ser válida). Adicionalmente, foi considerado que a definição do item 3.8 da IAC 3151 seria aplicável para conceituar o que significa um voo ou uma operação de uma aeronave, todavia, já foi exposto que tal definição se aplica para o controle de tempo de voo de aeronauta e não para a contabilização de números de voo de uma aeronave. Além disso, se o entendimento disposto no parágrafo 22 do Despacho SEI nº 1334534 fosse aplicado seria como se o conceito de operação mudasse ao longo do tempo, ora operar uma aeronave significaria uma coisa e o número de voos seria contabilizado de uma forma e ora o conceito seria diferente e a contabilização do números de voos já seria outra, sendo que este tipo de conceito não pode ser volátil, visto que impacta diretamente no controle de manutenção das aeronaves, já que diversas tarefas de manutenção são definidas em função do número de voos/pousos/ciclos efetuados. Assim, não é coerente considerar que uma alteração de regulamento mudaria todo o controle de número de voos efetuados pelas aeronaves.

27. Acrescenta-se, ainda, que na própria IAC 3151 os capítulos 12 e 13 dispõem, respectivamente, sobre os dados oficiais para registro de horas de voo das aeronaves e horas de voo dos tripulantes, conforme apresentado a seguir:

IAC 3151

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

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

CAPÍTULO 13 – DADOS OFICIAIS PARA REGISTRO DE HORAS DE VÔO DOS TRIPULANTES

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

28. Verifica-se que no Capítulo 12 da IAC 3151 ao abordar as horas de voo das aeronaves é feita referência aos atos de decolagem e pouso, indicando que para efeitos de cálculo de tempo de voo de aeronaves é considerado apenas o tempo entre a decolagem e o pouso, enquanto que, no Capítulo 13 da mesma IAC é explicitado que para cálculo do tempo de voo dos tripulantes é feita referência ao termo calço-a-calço, sendo que, no caso de aeronaves de asas rotativas, tal tempo se dá da partida dos motores até o corte. Sendo inequívoca a evidência que há diferenciação entre o que é considerado tempo de voo/hora de voo para as aeronaves e para os tripulantes. Esclarece-se que será abordado mais adiante o que de fato é disposto na legislação aplicável para a definição de um voo de uma aeronave.

29. Adicionalmente, não está claro e o que pretende informar o trecho do parágrafo 22 do Despacho SEI nº 1334534 que dispõe "... *Novamente é irrelevante se há ou não decolagem.*", pois considerando todo o exposto, não é irrelevante para efeitos de operação de uma aeronave o ato da decolagem.

30. Destarte, considerando que foram esclarecidas as incertezas geradas a partir das respostas apresentadas no Despacho SEI nº 1334534 para os quesitos 2, 3 e 4 da diligência, considero que para que tais quesitos possam ser considerados encerrados ainda é necessário identificar o que a legislação aplicável define como "voo" de uma aeronave, já que está claro o conceito de "Operar" no RBAC 01 e que em tal conceito é remetido ao propósito de executar um voo, é necessário esclarecer de maneira indubitável a que se refere, de fato a operação de um voo.

31. Na Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) não há uma definição específica do termo voo, mas no art. 268 é abordado o que se considera aeronave em voo, devendo ser considerado que tal artigo é referente ao CAPÍTULO III - Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície, devendo os conceitos apresentados serem aplicados dentro do referido contexto.

CBA

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

(...)

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

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

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

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

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

RBAC 135

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

(...)

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

(...)

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

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

RBAC 135

135.415 Relatório de dificuldades em serviço

(...)

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

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

37. Portanto, considerando o que consta no Capítulo 12 da IAC 3151, no art. 268 do CBA, nos itens 135.65(b) e 135.415(b) do RBAC 135, é possível concluir de maneira cristalina que um voo completo de uma aeronave se dá com a ocorrência das atividades de decolagem e pouso, cada uma destas ocorrendo uma única vez. Tendo em conta também que no RBAC 01 está definido que "Operar" uma aeronave significa usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito de executar um voo, tem-se que operar significa usar, motivar o uso ou autorizar a sua utilização com o propósito de executar uma atividade de decolagem e um pouso. Assim sendo, em uma análise mais aprofundada sobre o assunto, considerando o que dispõe a legislação aplicável, esta relatora chega à conclusão de que a cada vez que é realizada uma decolagem é iniciado um voo, assim como a cada vez que é realizada uma decolagem e um pouso é realizado um voo por completo.

38. Desta forma, com relação aos quesitos 02, 03 e 04 da diligência constante da Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 483/2017 (SEI nº 1272856), em uma análise mais completa, considero os mesmos como encerrados.

39. Antes de abordar o quesito 1 da diligência, é necessário efetuar esclarecimentos sobre determinadas informações constante do Despacho SEI nº 1334534, informações estas que foram apresentadas no Despacho, mas não se referem a nenhum dos quesitos da diligência. Os parágrafos 1 até 11 do Despacho SEI nº 1334534 referem-se ao que se denominou de análise da legalidade da decisão de primeira instância e apresentam as seguintes informações:

1. Ao compulsar os autos do presente processo com intuito de responder os quesitos formulados na decisão 1272856, foi feita análise da legalidade da decisão de primeira instância de fls. 575 a 578, exarada no dia 21/01/2015.

2. Vê-se que a parte autuada foi condenada pela realização de 610 operações com a aeronave de marcas PT-HKX enquanto pendente do cumprimento da DA CF-2007-13R2, entre os dias 20 de dezembro de 2009 e 18 de maio de 2011.

3. De início, nota-se um equívoco quanto à utilização das seções 39.7 e 39.9, do RBAC nº 39, a todo o período relatado no AI 07865/2011.

4. Certo é que o RBAC nº 39 foi aprovado por meio da Resolução nº 185, de 1º de março de 2011 (1333593), publicada no dia 2 de março de 2011. De acordo com o Art. 3º, da Resolução nº 185, esta entrou em vigor a partir da data de sua publicação.

5. Desta feita, as seções 39.7 e 39.9, do RBAC nº 39, somente são aplicáveis às infrações cometidas a partir do dia 2 de março de 2011.

6. Diante de tais constatações, fez-se mister pesquisar a legislação aplicável às infrações cometidas entre os dias 20 de dezembro de 2009 e 1º de março de 2011.

7. De acordo com o art. 4º, da Resolução nº 185, a entrada em vigor do atual RBAC 39 revogou a Portaria DAC nº 142/DGAC, de 16 de maio de 1989, por meio da qual fora aprovado o RBHA nº 39.

8. Compulsando-se a versão original do RBHA nº 39 (1333615), vê-se que dele não constavam as seções 39.7 e 39.9. Não foi possível entretanto verificar se houve publicação de alguma emenda ao RBHA nº 39.

9. Vale, contudo, destacar que, no próprio site da ANAC, foi possível encontrar documentos disponibilizados à época da audiência pública do RBAC nº 39, dentre eles, um relatório contendo as diferenças entre o RBHA nº 39 (vigente à época) e o futuro RBAC nº 39 (1333695 - no endereço <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2010/aud08/quadro-comparativo-rbac-39.pdf>).

10. No documento 1333695 é possível ver que as seções 39.7 e 39.9 são apontadas como novidades. Ora, se a previsão de aplicação de penalidade para cada operação era uma novidade trazida pelo RBAC nº 39, conclui-se que, antes de sua vigência, as infrações não deveriam ser aplicadas desta forma, pois, do contrário, as seções 39.7 e 39.9 seriam letra morta.

11. Assim sendo, entendo que a decisão exarada deixou de aplicar o *tempus regit actum*, pois deveria ter aplicado o RBHA nº 39 a todas as infrações contidas no período entre 20 de dezembro de 2009 e 1º de março de 2011.

40. Verifica-se que os parágrafos em questão do Despacho SEI nº 1334534 dispõe a respeito

de diferenças entre o RBHA 39 e o RBAC 39. De fato, no campo "HISTÓRICO" do Auto de infração nº 07865/2011 (fl. 570) é citada a seção 39.7 do RBAC 39. Sendo que, como o período das infrações, relativas à aeronave de marcas PT-HKX, é de 20/12/2009 até 25/03/2011, e a publicação do RBAC 39 ocorreu apenas em 02/03/2011, de fato, a capitulação das infrações ocorridas antes de 02/03/2011 não pode ser efetuada de acordo com o RBAC 39.

41. No Despacho SEI nº 1334534 é considerado que no RBHA 39 não constavam as seções 39.7 e 39.9 do RBAC 39, além de ser informado que "... se a previsão de aplicação de penalidade para cada operação era uma novidade trazida pelo RBAC nº 39, conclui-se que, antes de sua vigência, as infrações não deveriam ser aplicadas desta forma, pois, do contrário, as seções 39.7 e 39.9 seriam letra morta.". Entretanto, esta conclusão apresentada no Despacho não apresenta respaldo na legislação, visto que não há no RBAC 39 qualquer dispositivo que informe como deveriam ser aplicadas as sanções referentes a infrações praticadas em datas anteriores a sua entrada em vigor. Ademais, apesar de no Despacho ser informado que "... a previsão de aplicação de penalidade para cada operação era uma novidade trazida pelo RBAC nº 39 ...", não há no RBAC 39 qualquer informação de que tal aplicação de penalidade seria uma novidade, as seções 39.7 e 39.9 do RBAC 39 apenas dispõem sobre os efeitos legais decorrentes do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade e a sobre a consequência de reiteradamente operar uma aeronave ou utilizar um produto que não cumpre uma Diretriz de Aeronavegabilidade. Segue o que consta nas referidas seções do RBAC 39:

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.

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.

42. Entendo que aplicar o raciocínio disposto no parágrafo 10 do Despacho SEI nº 1334534 seria o mesmo que dizer que antes da entrada em vigor do RBAC 39 não seria possível a aplicação de qualquer sanção de multa, suspensão ou cassação do Certificado de Aeronavegabilidade de uma aeronave em caso de descumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade, visto que a seção 39.7 do RBAC 39, que informa os efeitos legais decorrentes do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade e que prevê multa, suspensão ou cassação do certificado de aeronavegabilidade da aeronave, não existia no RBHA 39. Assim, na situação hipotética de se implementar o entendimento disposto no parágrafo 10 do Despacho SEI nº 1334534, antes da publicação do RBAC 39 a autoridade estaria impedida de aplicar estas sanções, procedimento este que não é legítimo. O que ocorre é que as seções 39.7 e 39.9 do RBAC 39 inovaram no sentido de explicitar no próprio regulamento os possíveis efeitos e a consequência do descumprimento do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade. Entretanto, esta inovação de efetuar tal demonstração no próprio regulamento não anula ou impede a aplicação de sanções praticadas em período anteriores ao da publicação do RBAC 39, caso as possíveis infrações praticadas tivessem previsão legal, o que é o caso em questão, conforme será demonstrado.

43. É importante considerar que a infração disposta no Auto de Infração (AI) nº 07865/2011 (fl. 570) dispõe sobre a operação de aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade, a seção 39.7 do RBAC 39 é citada no campo "HISTÓRICO" do referido AI apenas para efeito de enquadramento da infração na legislação. Sendo que na decisão de primeira instância é disposto que a autuada deixou de cumprir Diretriz de Aeronavegabilidade na aeronave de marcas PT-HKX, configurando assim infração prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA. Verifica-se que o Auto de Infração em questão não dispõe que a infração é o descumprimento das seções 39.7 e/ou 39.9 do RBAC 39, repisa-se que a infração relatada no AI é a operação da aeronave sem a incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade. Portanto, se as seções 39.7 e 39.9 do RBAC 39 não são aplicáveis a todas as infrações efetuadas, em função da data de cometimento das condutas tidas como infracionais e em função da data de publicação do RBAC 39, deve-se buscar o enquadramento previsto à época para a infração em questão, devendo ser considerado o disposto no art. 9º da Resolução ANAC nº 25/2008, apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 9º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

44. Segue ainda o previsto no inciso I do §1º do art. 7º da Instrução Normativa (IN) 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;

(...)

§ 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-A, de 25.02.2014)

(...)

45. Portanto, considerando os dispositivos citados, omissão ou erro no enquadramento, pode ser considerado como um vício sanável, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta

punível. Portanto, o fato de ter sido citada seção do RBAC 39 que não estava em vigor na data do cometimento dos atos tidos com infracionais não anula o possível cometimento das infrações, visto que o enquadramento do AI em questão pode ser convalidado.

46. Segue o que é previsto no CBA e que se para o caso em questão:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

47. Assim, a multa é infração administrativa prevista no CBA em caso de infração aos preceitos do Código ou ainda da legislação complementar, ou seja, a multa não passou a ser prevista a partir da existência da seção 39.7 no RBAC 39.

48. Segue o que consta na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA:

CBA

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

(...)

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

(...)

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

(...)

49. Assim, na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA é diretamente prevista a aplicação de multa em caso de não observação de normas e regulamento relativos à manutenção e operação das aeronaves, isto é, na própria Lei já existe tal previsão, conforme já dito, as seções 39.7 e 39.9 do RBAC 39 apenas passaram a informar os efeitos e a consequência do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade, e não criaram os efeitos e a consequência do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade. E, novamente, aplicar o disposto no parágrafo 10 do Despacho SEI nº 1334534 seria equivalente a dizer que antes da entrada em vigor do RBAC 39 a autoridade não poderia aplicar multa pelo descumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade ainda que isto estivesse previsto na Lei. Além disso, deve ser considerado o disposto no item 39.3(a) do RBHA 39, apresentado a seguir:

RBHA 39

39.3 - GERAL

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

(...)

(grifo meu)

50. Portanto, a infração reportada pela fiscalização no AI nº 07865/2011, sendo esta operar aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade já estava prevista ao se considerar o enquadramento disposto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA combinado com (c/c) o previsto no item 39.3(a) do RBHA 39, visto que este item do RBHA 39 prevê que ninguém pode operar um produto a não ser em conformidade com os requisitos estabelecidos pela referida diretriz. Assim, tendo em conta ainda tudo que já foi exposto neste Parecer a respeito do conceito de "Operar" e de "voo", ao operar aeronave sem incorporação de diretriz de aeronavegabilidade se cometia à época dos fatos infração ao previsto no requisito 39.3(a) do RBHA 39, considerando que cada voo (ato de decolar e pousar a aeronave) constitui uma operação, a cada vez que a aeronave é voada/operada sem a incorporação de uma Diretriz de Aeronavegabilidade se cometia a infração prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o previsto no item 39.3(a) do RBHA 39, enquanto este dispositivo da norma estava em vigor.

51. Apenas, para esclarecimentos serão citados outros requisitos da legislação que dispõe sobre a operação de aeronave de maneira irregular para os quais se aplica o mesmo conceito. Segue o disposto no item 91.7(a) do RBHA 91:

RBHA 91

91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis.

(...)

52. Segue o que consta no item 135.25(a)(2) do RBAC 135:

RBAC 135

135.25 Requisitos das aeronaves

(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave segundo este regulamento, a menos que essa aeronave:

(...)

(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos RBACs, inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.

53. Verifica-se que, em adição ao previsto no item 39.3(a) do RBHA 39, nos itens 91.7(a) do RBHA 91 e 135.25(a)(2) do RBAC 135, também existe previsão de que ninguém pode **operar** uma aeronave a menos que esta esteja em condições aeronavegáveis. Portanto, a cada operação com uma



aeronave em condição não aeronavegável é configurada uma infração. Meramente para efeitos de esclarecimentos, acrescenta-se que o histórico de julgamento da segunda instância da ANAC é no sentido de cometimento de uma infração para cada operação irregular, sendo citado como exemplo o processo 00066.052932/2012-15, assim como também vislumbra-se ser o mesmo entendimento da primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) da ANAC, como, por exemplo, o que consta na decisão referente ao processo 00065.168604/2014-10.

54. Consta-se, ainda, que nos parágrafos 12 até 15 do Despacho SEI nº 1334534 se discorre sobre a aplicação das circunstâncias agravantes aplicadas ao caso. Quanto a estes posicionamentos esclarece-se que as circunstâncias atenuantes e agravantes já foram avaliadas em sede de primeira instância quando proferida a decisão e que esta segunda instância administrativa irá avaliar a aplicação de cada uma das circunstâncias atenuantes e agravantes no momento oportuno, tendo em conta o disposto no art. 64 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir:

Lei nº 9.784/1999

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.

55. Com relação ao quesito 1 da diligência efetuada na Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 483/2017 (SEI nº 1272856), considerando tudo que já foi exposto neste Parecer a respeito do conceito de "Operar" e de "Voo", bem como, a respeito do vício sanável de enquadramento do AI nº 07865/2011, que referencia a seção 39.7 do RBAC 39, além do disposto no item 39.3(a) do RBHA 39, esta relatora não pode concordar com a resposta apresentada nos parágrafos 24 e 25 do Despacho SEI nº 1334534 para o quesito 1 da diligência, pois a resposta apresentada não contempla todas as possíveis infrações constatadas pela fiscalização. Até porque no quesito 1 da diligência não foi questionado qual o entendimento sobre quais das operações da aeronave PT-HKX seriam consideradas puníveis, mas sim quais eram as 610 operações realizadas de forma irregular com a aeronave PT-HKX que foram citadas no AI nº 07865/2011.

56. Desta forma, considerando que da análise das páginas do diário de bordo referentes à aeronave PT-HKX que foram anexadas ao RF nº 140/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO e que constam nos autos 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, das páginas de diário da aeronave PT-HKX que foram apostas no processo foram identificados 802 voos realizados. Entretanto, a fiscalização relata no AI nº 07865/2011 (fl. 570) a realização de 610 operações de forma irregular.

57. 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 foi identificado respaldo na legislação para se adotar este tipo de procedimento, caso o mesmo, de fato, tenha sido adotado pela fiscalização.

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

59. 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 segue o quesito que sugere-se que sejam encaminhados para a área técnica:

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

60. Verifica-se que a diligência anterior efetuada por meio da Decisão Monocrática de 2ª

Instância nº 483/2017 (SEI nº 1272856) não foi encaminhada para a área técnica da SAR, sendo recomendável que desta vez tal medida seja efetuada, inclusive, na medida do possível, que a diligência seja encaminhada para o fiscal responsável pela lavratura do AI nº 07865/2011. Ademais, esclarece-se mais uma vez que, independentemente, do entendimento de qualquer servidor da SAR a respeito da quantidade de infrações que de fato foram executadas, não é isto que se pretende questionar com a diligência em questão, visto que já foi proferida a decisão de primeira instância, sendo que o está se questionando é quais foram as 610 operações realizadas de forma irregular com a aeronave PT-HKX que foram citadas no AI nº 07865/2011, pois independentemente do entendimento do caso, de qualquer forma esta informação deve ser apresentada para que sejam cumpridos os requisitos previstos para o Auto de Infração e para garantir a incolumidade do processo e o prosseguimento do mesmo.

61. 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;

62. 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;

63. 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.

64. Assim sendo, sugiro que o processo seja convertido em diligência para que após serem apresentados os esclarecimentos necessários sejam efetuadas as medidas necessárias de saneamento do processo, tais como convalidações de enquadramento e de descrição objetiva da infração, bem como, de notificação do interessado a respeito de possibilidade de gravame ou sobre a possível juntada de documentação ao processo.

## **CONCLUSÃO**

65. 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.

66. **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.**

67. **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) .**

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

69. **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 06/02/2018, às 14:21, 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 **1495242** e o código CRC **C6BB293C**.



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 280/2018**

PROCESSO Nº 00066.023280/2012-10  
INTERESSADO: HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA

Brasília, 06 de fevereiro 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 nº 242/2018/ASJIN (SEI nº 1495242). 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:

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

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 06/02/2018, às 17:00, 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 **1504123** e o código CRC **C42B2B12**.

Referência: Processo nº 00066.023280/2012-10

SEI nº 1504123