



PARECER Nº 1011/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00068.004940/2016-69
INTERESSADO: ISAAC BARRETO DE ANDRADE

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

Enquadramento: alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 135.243 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

Período das 20 infrações: novembro/2014

Auto de infração: 004489/2016

Aeronave: PP-MFR e PT-HZP

Crédito de multa: 661280176

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 004489/2016 (fl. 01 do volume SEI nº 0332143) apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

HISTÓRICO:

Foi constatado, durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa PMR, realizada no seu hangar (SBPA), no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, sem possuir a devida qualificação, infringindo o parágrafo 135.243 (e) (1) (2) do RBAC 135 da ANAC.

O presente auto se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês de novembro de 2014 (tabela com as etapas realizada no aludido período, anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

CAPITULAÇÃO: artigo 302, inciso II, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 135.243 do RBAC 135

2. Ofício nº 385/2016/GOAG-PA/SPO que encaminha o AI nº 004489/2016 (fls. 02/02v do volume SEI nº 0332143).

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 65/2016/GOAG-PA/SPO (fls. 03/04v do volume SEI nº 0332143) é informado:

Foi constatado, durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa PMR, realizada no seu hangar (SBPA), no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que o Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794**, detentor da licença de PCH, iniciou sua atuação como piloto em comando, após o dia **29/05/2014, sem possuir a devida qualificação**, infringindo o parágrafo 135.243 (e). (1) (2) do RBAC 135 da ANAC.

Melhor explicando: segundo RBAC 135 da ANAC, em seu parágrafo 135.243 (e)(1)(2), acima mencionado, para atuar como piloto em comando de uma aeronave certificada para operar com apenas um piloto - caso que abarca o helicóptero AS/H350 Esquilo, em operações por demanda nas condições VMC durante o período diurno, tipo de operação realizada pela empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A., à época além da licença de PCH (piloto comercial de helicóptero), é necessário o mínimo de **300 horas de tempo total como piloto**.

Além da experiência prévia citada no parágrafo anterior, um piloto para se tomar comandante em uma empresa de táxi aéreo (operação sob demanda), ou seja, regida pelo RBAC 135 da ANAC, também necessita cumprir o **programa de treinamento aprovado** para o operador, nos termos do parágrafo 135.343 do RBAC 135 da ANAC.

Vale explicitar que, no que tange ao treinamento de pilotos (helicóptero - AS/H350), nos termos do programa de treinamento e das normas acima mencionadas, o referido tripulante precisa cumprir as seguintes etapas, em sequência, frise-se, na ordem abaixo elencada:

(...)

i. Currículo de solo ("ground school da aeronave"), à luz do programa aprovado para a referida empresa (fls. 2/26 do PTO da PMR), em anexo, que consta as disciplinas abaixo elencadas:

- a. doutrinação básico;
- b. emergências gerais;
- c. artigos perigosos;
- d. currículo de solo;

ii. Currículo de voo (treinamento de voo na aeronave) que, segundo o PTO aprovado, é de 3 horas de voo e 10 pousos;

iii. Cheque de equipamento ou, nos termos do PTO, voo de exame local (para obtenção ou revalidação da habilitação necessária para operar a aeronave), conforme requisito da seção 135.293 do RBAC 135;

- iv. Experiência operacional em rota (requisito da seção 135.244 do RBAC 135);
- v. Cheque em rota, nos termos da seção 135.299 do RBAC 135 (este somente pode ser realizado após o momento em que o piloto possui a experiência mínima necessária - 300 horas de voo - e cumprido as etapas i, ii, iii e iv citadas anteriormente).

O piloto ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH (vide cópia do INFO do SACI do piloto), foi contratado pelo operador com um total de **102,5 horas de voo em helicóptero** (vide cópia da CIV, em anexo). Portanto, para que ele pudesse atuar como piloto em comando de uma aeronave que executa operações sob demanda nas condições VMC durante o período diurno, regidas pelo RBAC 135, faltavam **197,5 horas**.

Nota-se que o piloto cumpriu o currículo de solo e currículo de voo referentes a aeronave AS/H350 Esquilo, realizando o cheque de equipamento no dia 09/04/2014 (vide cópia da FAP do Cheque, em anexo, realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A-1589).

Após o cheque de equipamento, o piloto iniciou a experiência operacional em rota, onde esta etapa do treinamento teria o objetivo de permitir que o piloto atingisse, repise-se, as **300 horas** necessárias para atuar como piloto em comando, ou seja, as 197,5 horas que faltavam para completar o mínimo necessário.

Analisando as papeletas do tripulante (em anexo), verifica-se que o mesmo voou em aeronave do operador um total **92,9 horas** até a realização do cheque em rota (vide cópia da FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes), este realizado no dia **29/05/2014**. Portanto, na data do cheque em rota o piloto tinha **195,4 horas**, ou seja, **não atingiu o mínimo de 300 horas regulamentar para atuar como piloto em comando**.

(...)

Cabe frisar que o cheque em rota é obrigatório, nos termos do acima mencionado, para um tripulante atuar como piloto em comando e este exame de perícia, por óbvio, SOMENTE PODE ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar nesta função.

Infere-se, pelo exposto, que o Sr. Isaac ao atuar como piloto em comando com 195,4 horas, **NÃO** atendeu o requisito apostado no parágrafo 135.243 (e) (1) do RBAC 135, no que se refere ao número de horas para exercer a função de piloto em comando de uma empresa de táxi aéreo.

De outro giro, é de grande valia mencionar, a título ilustrativo, que a referida sociedade empresária foi suspensa cautelarmente com a publicação da Portaria nº 1.009/SPO, de 28 de abril de 2015, assim permanecendo até a presente data.

Vale, por fim, aduzir que o presente auto se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês novembro de 2014 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

(...)

ANEXOS

1. Cópia do Ofício 471/2015/GOAG-PA/SPO - ISAAC - entregue em mãos;
2. Cópia de extrato da EO da PMR, em vigor, à época;
3. Cópia de extrato do programa de treinamento da PMR, em vigor, à época;
4. Cópia do extrato do INFO do SACI do piloto (...)
5. Cópia da CIV;
6. Cópia da FAP do Cheque realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A-1589;
7. Cópia das papeletas referente ao ISAAC;
8. FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes;
9. Cópia dos diários de bordo dos voos realizados até o dia 29/05/2014;
10. Tabela das etapas realizadas no mês de novembro de 2014;
11. Diário de bordo do ISAAC referente ao mês de novembro de 2014.

4. Tabela das etapas realizadas no mês de novembro de 2014 (fls. 05 do volume SEI nº 0332143).
5. Ofício nº 471/2015/GOAG-PA/SPO (fl. 06 do volume SEI nº 0332143) que solicita cópias legíveis dos diários de bordo de dois pilotos, sendo um deles o Sr. Isaac Barreto de Andrade.
6. Especificações Operativas (EO) da empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A. (fls. 07/18 do volume SEI nº 0332143), revisão nº 12.
7. FOP 111 de aprovação / aceitação da revisão nº 07 do Programa de Treinamento Operacional da empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A. (fl. 19 do volume SEI nº 0332143). Páginas do Programa de Treinamento Operacional da empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A. (fls. 20/21 do volume SEI nº 0332143).
8. Extrato do sistema SACI da ANAC referente ao aeronavegante Isaac Barreto de Andrade (fl. 22 do volume SEI nº 0332143).
9. Formulário para registro de informações como condições de voo, tempo de voo, duração total de voo, pousos, helicóptero (fl. 23 do volume SEI nº 0332143), em que consta informação consolidada de duração total de voo de 102,5.
10. Ficha de avaliação de piloto em que consta avaliação por inspetor da ANAC com o conceito final como aprovado em 09/04/2014 (fls. 24/24v do volume SEI nº 0332143).
11. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de março de 2014, em que consta o total de horas de voo de 20,9 horas de voo (fl. 25 do volume SEI nº 0332147).
12. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de abril de 2014, em que consta o total de horas de voo de 33,2 horas de voo (fl. 25v do volume SEI nº 0332147).
13. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de maio de 2014, em que consta o total de horas de voo de 42,2 horas de voo (fl. 26 do volume SEI nº 0332147).
14. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de junho de 2014, em que consta o total de horas de voo de 47,9 horas de voo (fl. 26v do volume SEI nº 0332147).
15. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de julho de 2014, em que consta o total de horas de voo de 58,3 horas de voo (fl. 27 do volume SEI nº 0332147).

16. Ficha de avaliação de piloto em que consta avaliação com o conceito final aprovado em 29/05/2014 (fls. 28/28v do volume SEI nº 0332147).
17. Páginas nº 038, 039, 040, 041, 042, 043 e 044 do diário de bordo nº 09/PPPIT/13, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 29/35 do volume SEI nº 0332147).
18. Página nº 0029 do diário de bordo nº 021/PT-YSS/2013, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fl. 36 do volume SEI nº 0332147).
19. Páginas nº 037 e 038 do diário de bordo nº 026/PT-HZP/13, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 37/38 do volume SEI nº 0332147).
20. Páginas nº 022, 024, 025, 034, 035, 036, 037, 040 e 042 do diário de bordo nº 019/PP-MFR/14, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 39/47 do volume SEI nº 0332147).
21. Páginas nº 042 e 044 do diário de bordo nº 026/PT-HZP/13, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fl. 48 do volume SEI nº 0332147 e fl. 49 do volume SEI nº 0332158).
22. Páginas de diário de bordo referente ao mês novembro de 2014 em que consta registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 50/57 do volume SEI nº 0332158).

DEFESA

23. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 004489/2016 em 21/09/2016, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 61 do volume SEI nº 0332158). O interessado apresentou defesa (fls. 62/67 do volume SEI nº 0332158), que foi recebida em 11/10/2016.
24. A defesa faz referência ao processo nº 00068.004876/2016 e ao AI nº 004489/2016.
25. A defesa informa que o Auto de Infração versaria sobre as etapas realizadas durante o mês de julho de 2014.
26. Aborda a prescrição consumativa, citando art. 319 do CBA. Informa que a alegada ocorrência teria ocorrido a partir do mês de julho de 2014 e tendo sido o Auto de Infração recebido em setembro de 2016, considera que resta configurada a prescrição no presente caso, por já ter decorrido mais de 2 (dois) anos da suposta infração. Afirma que eventuais providências administrativas restam prescritas, nos termos do artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Acrescenta que a Lei nº 7.565/86 foi recepcionada pela CF/88 e não foi alterada pela Lei nº 9.784/99, até porque se trata de matéria específica, devendo ser observada sua hierarquia sobre a norma genérica. Considera que isto também se dá por cumprimento aos tratados e acordos dos quais o Brasil é signatário em âmbito internacional com o intuito de padronizar as regras da aviação civil internacional e prover segurança jurídica aos operadores de outros países que por aqui aportem. Alega, ainda, que a Lei nº 11.182/2005 (Lei da criação da ANAC) igualmente submete-se na íntegra aos ditames do CBA e não criou qualquer ressalva ao teor de seu artigo 319, afirmando ser mais uma razão pela qual o AI deve ser arquivado/cancelado.
27. Considera que esse direito foi subtraído do defendente, pois o piloto não foi abordado na ocasião e o proprietário não foi notificado de nenhum ato, por isso, não teve condições de provar, naquele momento, que não cometeu a infração ou, ainda, apresentar alguma justificativa que afastasse a ilicitude. Alega que esse vício representa insanável ofensa às garantias constitucionais, mais precisamente ao art. 5º, LV da Carta Magna que dispõe que "aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes". Ocorre que essas garantias foram negadas ao defendente pela falta da abordagem, mesmo que via fonia, no momento da suposta infração, o que permitiria negativa do ato ou mesmo a sua justificativa.
28. Repisa que a não abordagem e a não lavratura do auto no momento da suposta infração viola as garantias constitucionais e as disposições legais acima transcritas, pois esse vício impossibilitou que o defendente exercesse plenamente o seu direito ao contraditório e à ampla defesa, pois lhe subtraiu a possibilidade de provar, naquele momento, que não praticou a infração imputada ou, no mínimo, que tinha justo motivo para fazê-lo (excludente de ilicitude). Considera que o referido vício enseja a nulidade do Auto.
29. Alega que deve ser observado que não existe no Auto de Infração a assinatura do suposto piloto infrator. A ausência do colhimento da assinatura no Auto de Infração agride os princípios do contraditório e da ampla defesa. Lembra que a assinatura do infrator, nesse caso, é elemento indispensável para a validade do ato administrativo.
30. Lembra que o Agente Público não tem liberdade irrestrita nem quando pratica os chamados atos discricionários, pois mesmo nessa categoria, o Agente fica obrigado a "*evidenciar a competência para o exercício desse poder e a conformação do ato com o interesse público*" (Lopes Meirelles. Hely, p.102). Informa que o ato discricionário, para não se tornar ato arbitrário, deve ter como vetor o interesse público, devendo este ser demonstrado pelo Administrador (motivação). Uma vez apartado do interesse público, o ato administrativo tornar-se-á ilegal, ensejando, por conseguinte, a sua anulação, como no caso em comento. Conclui que se o Agente Público é obrigado a observar determinados limites até mesmo quando pratica ato discricionário, resta claro que a ausência da assinatura do infrator no auto de infração implica em nulidade absoluta, pois além de impossibilitar o exercício do contraditório e da ampla defesa da parte Autuada, ainda caracteriza ato desprovido de motivação/fundamentação.
31. Alega que mesmo que considerássemos como discricionário o ato de colher ou não a assinatura do suposto infrator no auto de infração, ainda assim, o Agente Público estaria obrigado a motivar a sua decisão, justificando a hipótese de não colhimento da assinatura e demonstrando a conformidade do ato administrativo com o interesse público, o que não foi feito no caso em tela. Assim, afirma que é nulo o ato, pois desprovido de motivação.
32. Percebe que o auto de infração em questão representa inegável violação à literal disposição de Lei Federal, pois não houve qualquer facilitação para o exercício do direito de defesa da Administrada (art. 3º, I da Lei nº 9.784/99), já que o não colhimento da assinatura do suposto infrator no Auto de

Infração tirou do Autuado a possibilidade de provar, naquele exato momento, que não praticou a infração que lhe foi imputada ou, no mínimo, de apresentar alguma excludente de ilicitude. Afirma que é inegável que o direito ao contraditório e à ampla defesa da Administrada foi tolhido naquela oportunidade e que a apresentação da defesa não remedia esse vício insanável. Considera que deve ser reconhecida a nulidade do Auto de Infração impugnado, sob pena de ofensa à legislação federal vigente, à Constituição Federal e aos seus princípios fundamentais basilares.

33. Discorre sobre imprecisão do Auto de Infração. Alega que a suposta infração foi constatada em inspeção realizada entre os dias 01/06/2015 e 03/06/2015. Afirma que a falta da data da inspeção realizada pelos INSPAC's desta Agência, já indica o não cumprimento do teor do inciso II do artigo 8º da Resolução na 25/2008 da ANAC. Considera que tal fato é essencial uma vez que difere da data da ocorrência em si, cujo principal objetivo é observar o teor do artigo 4º da Resolução nº 25, especialmente quando se atenta à data de confecção do próprio auto, que é a de 11 de julho de 2016, e com seu envio em setembro, ou seja, mais de dois (02) anos após o possível ato questionado. Considera ser não apenas mera formalidade, pois a defesa resta cerceada pela falta de informação no auto em comento, que transborda em inúmeras outras irregulares.

34. Cita a capitulação do AI que se refere à alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e indaga: Quais as licenças ou habilitações que possuíam o comandante em mote? Quando seu treinamento foi completado? Atuou o comandante em operações apenas de natureza TPX?

35. Percebe que tripular, casos de indevidas habilitações para operar, é distinto daquele para a composição de tripulações. Afirma que a tipificação está equivocada.

36. Alega que as operações foram conduzidas com segurança sem qualquer oposição das autoridades aeronáuticas e sem incidentes.

37. Argumenta que o auto não declina a qualificação do piloto, sua licença e/ou habilitações. E que novamente, não está cumprido o que determina os incisos II e III do artigo 8º da Resolução da própria Anac. Afirma que não há de se considerar a tanto como vícios "meramente formais", pois os erros são crassos e a par de qualquer realidade que se tentou imputar.

38. Considera que não há de falar em futura "convalidação", pois isso afrontará o que dispõe a literalidade da Lei Federal nº 9.784/99, especialmente seu inciso XIII, do parágrafo único do art. 2º, que veda a aplicação retroativa em função de nova interpretação.

39. Cita que o art. 53 do Cap. XIV da Lei nº 9.784/1999, informando que faz-se imperativo o cancelamento/arquivamento da Decisão/Auto de Infração, o que espera por mais lícito e justo, sendo ainda ofertada à Administração a possibilidade de anular seus próprios atos, quando eivados de vícios de ilegalidade.

40. Dispõe sobre o *bis in idem*. Afirma que não resta dúvida que o Auto de Infração deve ser anulado, o que se requer, sob pena de violação à literal disposição de Lei Federal (art. 166 da Lei nº 7.565/86) e também ao princípio da legalidade, fato que autoriza, inclusive, a adoção das medidas necessárias para o restabelecimento da referida ordem legal.

41. Alega que se uma punição foi imposta sobre o mesmo fato e até para quem deveria pela mesma (em tese) responder, não resta outra justificativa do que pretende o presente AI senão seu caráter meramente arrecadatório. Denota a clássica incidência do *bis in idem*, eis que a Agência busca simplesmente arrecadar várias vezes sobre o mesmo fato, e que ao final, pretende multiplicar não apenas as infrações impostas ao operador da aeronave, como implicitamente, almeja gerar várias condutas sobre as anotações em tese assinaladas. Informa que os autos de nº 004380/2016, 004385/2016, 004392/2016, 004402/2016, 004410/2016, 004430/2016, 004435/2016 e 004439/2016 (impostos à empresa PMR Táxi Aéreo Ltda.); e os 004443, 004447, 004454, 004414, 004417, 004395 e o 004403 e 004424, todos também de 2016, versam sobre a mesma conduta, o que, no máximo, há de se gerar uma única autuação.

42. Nas questões de direito cita as provas e os meios legais. Informa que a Lei nº 9.784/99 prima em diversos artigos pelo direito de defesa por parte dos administrados, o que deve ser observado especialmente pela Administração Pública (artigo 2 e 68), sendo que seu artigo 1º determina a proteção dos direitos dos administrados. Informa que a Administração Pública deve se ater a adequada produção de provas antes de impulsionar um feito que venha a prejudicar ou questionar a conduta daqueles que administra (art. 2. par. único, inc. X). Tanto mais, deve se valer das provas admissíveis em direito e ao procedimento em espécie (art. 30 da LPA). Acrescenta que precisa o defendente tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa, pois se consta algo nesse sentido que corrobora uma ilação, ou qualquer coisa da espécie, será uma mentira, perpetrada com má fé, o que ensejará medidas de ordem legal para apurar tal situação. Conclui que por sua própria falta de plausibilidade, reitera que, após detida análise, sejam os autos em questão definitivamente arquivados, o que reverberará o melhor direito, sem prejuízo das medidas legais que se façam necessárias.

43. Alega nulidade do Auto de infração por vício material na sua motivação. Destaca que o Auto de infração se encontra em total dissonância com os ditames legais pertinentes ao tema. Isto porque o ato jurídico administrativo é formado por 5 elementos, quais sejam, a manifestação de vontade, o motivo, o objeto do ato, a finalidade e a forma. Ressalta que a referida autuação é inválida por vício material derivado de sua inexistente motivação, ou, quando muito insuficiente e defeituosa motivação, o que acarreta, sem sombra de dúvidas, sua nulidade de plano. Cita lição a respeito dos elementos imprescindíveis ao ato administrativo. Frisa que ocorrendo vício na motivação de determinado ato administrativo, este padecerá, imediatamente, de nulidade. Esclarece que a afirmação de que o Auto de Infração padece de vício em sua motivação se justifica, em primeiro lugar, pelo fato de que terá o Auto descrito o ato infracional segundo a capitulação: "e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações" (art. 302, III, e. Lei 7565/86). Acrescenta que é claro que o ato infracional descrito no Auto de Infração combatido não reflete a verdade material dos fatos, até por ausência de informações por parte da administração pública, sendo incontestável a existência de vício material na motivação, o que leva também à nulidade da Autuação em questão. Argumenta que resta demonstrada mais esta nulidade a macular o Auto de Infração guerreado, na medida em que se fundamenta em fato errôneo, inexistente, qual seja, que a aeronave estaria operando fora de suas

especificações. Considera evidente que o Auto de infração não se sustenta, devendo ele ser imediatamente anulado, eis que inquinado de vício material na sua motivação.

44. Narra os fatos como se deram, informando que o comandante foi convidado para trabalhar na empresa PMR Táxi Aéreo em maio de 2014 e já estava checado PCH, possuindo mais de 300 horas de tempo total de voo como Piloto. Denota que o comandante seguiu operando sem que qualquer observação fosse feita, que foram realizadas diversas auditorias na empresa na qual trabalhou ao longo desses anos, tendo inclusive continuamente aprovado com louvor a proficiência do comandante. Informa que outro comandante da PMR Táxi Aéreo fez um check junto à Agência em 10 de julho de 2014 e em 15 de janeiro de 2015 deu-se novo check.

45. Afirma que todas as operações efetuadas se deram baixo a autorização e a fiscalização da própria Anac. Portanto, sequer foi apresentado pela Agência uma representação quanto a supostos riscos operacionais. Argumenta que antes de impingir infrações frente às condutas que abalizou, e a par de analisar sua própria responsabilidade sobre os voos realizados e autorizados, deveria a ANAC propor as medidas mitigatórias necessárias, tanto ao operador, como ao comandante em comento, entre as quais, a de informar quais seriam as "apropriadas fases do programa de treinamento inicial", informação aliás que considera incompleta nos presentes autos (pois sequer indica quais essas seriam) e propor sua complementação.

46. Alega que sendo que quaisquer riscos foram mencionados ou mensurados nos presentes autos em referência às operações executadas, deve ser proposta uma medida mitigatória por conta da Agência, e não simplesmente impor penas pecuniárias cujo montante, pode encerrar de vez qualquer pretensão da empresa em retornar as suas atividades.

47. Informa que o defendente possui bons antecedentes, ao passo em que a suposta falta não colocou em risco sua atividade, ou a segurança da aviação civil e que estava tão somente atendendo a uma solicitação de um órgão público, destaca que em eventual dosimetria a uma sanção que possa, em tese ser aplicada, há de se conceder os benefícios previstos na Resolução nº 25/2008, mais especificamente seu artigo 22, inc. II e III.

48. Requer que seja reconhecida a nulidade do auto de infração, tanto pelas prescrições informadas como pela ausência dos requisitos formais exigidos em Lei, bem como pela possibilidade de mitigação da suposta infração por meio das complementações aludidas, rememorando que as operações se deram baixo a anuência da própria Anac. Caso superados os fundamentos acima, e, por mera hipótese, não seja anulado o ato administrativo consubstanciado no Auto de Infração guerreado com base nas demonstrações de nulidade supra, o que admite apenas por amor ao debate e em razão do Princípio da Eventualidade, deve ser considerada a pena de advertência, em virtude da sua visível violação aos Princípios da Proporcionalidade, da Razoabilidade, do Não Confisco, da Capacidade Contributiva e do *Non Bis in Idem*, e, sendo o caso de imputação de qualquer penalidade, seja considerada a jurisprudência consolidada no sentido de que, em se tratando de aumento de pena referente à continuidade delitiva dentro da administração pública, aplique-se a fração de aumento de até 2/3 sobre o valor da cominação máxima individual. Protesta provar o alegado através de todos os meios em Direito admitidos, notadamente o depoimento do tripulante, dos Inspac's e eventual oitiva de testemunhas a serem oportunamente arroladas, posterior juntada de documentos, etc, requerendo ainda que seja observado o disposto no art. 29 da Lei nº 9.784/99 e no art. 5º, §1º da Lei 8.906/94.

49. Ficha de avaliação de piloto com data de 29/05/2014 (fl. 68/68v do volume SEI nº 0332158).

50. Ficha de avaliação de piloto com data de 09/04/2014 (fl. 69/69v do volume SEI nº 0332158).

51. Ficha de avaliação de piloto com data de 26/02/2015 (fl. 70/70v do volume SEI nº 0332158).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

52. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 18/09/2017 (SEI nº 0956292 e SEI nº 1068694) considerou que restou configurada a prática de 20 (vinte) infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (Oitocentos reais), com espeque no Anexo I, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, para cada voo citado na Tabela anexa ao Auto de Infração nº 004489/2016 realizado pelo Autuado como Piloto em Comando sem estar devidamente qualificado para a função, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução. Desta forma, foi aplicada de multa no valor total de R\$ 16.000,00 (Dezesseis mil reais).

RECURSO

53. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 13/10/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1193021).

54. O interessado apresentou recurso (SEI nº 1215788), que foi recebido em 31/10/2017.

55. Alega que a Agência em mortíferas ilações não deu provimento à defesa apresentada, baixo os argumentos de que: Não se atém a justificar a falta de embasamento do próprio auto e sua falta de acurácia, além do que, deixa de esclarecer como um ato ocorrido há praticamente quatro anos pôs em risco a segurança da aviação (revelando a Agência lassidão em suas próprias funções); - Revela que não é obrigação da administração pública encaminhar cópia dos autos; - Confirma que a atuação dos Inspacs (ora fiscais) não possui qualquer caráter pedagógico, mas meramente punitivo; - Desconsidera a ausência de qualquer reverberação negativa aos supostos atos, bem como a não incidência de qualquer outra infração desde então, bem como não aplica a pena de advertência ao que pese os fatos que apontam a segurança desenvolvida desde sempre com as operações da aeronave.

56. Afirma que a defesa apresentada não foi sequer analisada dentro do escopo da legalidade, mas tão apenas baixo a conveniência da administração pública.

57. Cita a desídia da administração pública. Alega que o procedimento em questão também é nulo de pleno direito em face de inexistência de autuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente. Afirma que mais do que dever da Administração, a autuação em flagrante constitui um verdadeiro direito do Administrado, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa desde aquele momento. Argumenta que esse direito foi negado ao autuado, o que viola a garantia constitucional da ampla defesa e do contraditório.

58. Afirma que em que pese a Administração ter presunção de legitimidade dos atos que pratica, a verdade é que o ordenamento jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração. Admitir a infração por mera presunção de veracidade do ato administrativo (auto de infração), em face da simplória fé pública atribuída ao Agente Público implica em validar a arbitrariedade em detrimento da presunção de inocência, princípio este engravado no seio da Constituição Federal, art. 5º, LVII.

59. Acrescenta que junto com a obrigação do Agente Público de tentar a abordagem para fins de autuação em flagrante, o infrator tem o direito de ser imediatamente notificado, ainda no local da infração, pois é inegável que o processo administrativo começa com a lavratura do auto de infração. Argumenta que o art. 5º, LV da Constituição Federal determina que, havendo processo, deve ser garantido o contraditório e a ampla defesa, o que implica reconhecer que o Autuado tem o direito de, no exato momento da autuação, exercer o contraditório e o seu direito à ampla defesa, podendo provar, naquele momento, que não cometeu a infração que lhe é imputada ou, no mínimo, apresentar alguma excludente de ilicitude.

60. Reitera alegações apresentadas na Defesa.

61. Com relação às alegações que abordam a ocorrência de *bis in idem*, acrescenta que caso se admita a lógica da aplicação da penalidade proposta, nesse caso, há uma vedação imposta pelo princípio do "*non bis in idem*". Lembra que a aplicação de tal princípio é associada à proibição de que o Estado imponha a um indivíduo uma dupla sanção ou um duplo processo (*ne bis*) em razão da prática de um mesmo crime (*idem*), sendo que crime aqui pode ser entendido como ato e referido princípio é plenamente aplicável ao Direito Administrativo. Considera que pelo mero preenchimento equivocado do DB, o Recorrente será punido várias vezes por um único ato. Afirma que todos os fatos foram decorrentes do mesmo ato, em tese, punível. Acrescenta que tomando-se e emprestando, com o rigor necessário, os termos do Direito Penal ao Direito Administrativo Sancionador, a conduta tipificada não implicaria em delitos distintos, mas em crime único. Cita julgado neste sentido. Alega que caso se entenda, por absurdo, que a aeronave do recorrente estivesse mesmo sem o DB, o direito dita que a mesma seja punida apenas uma vez por tal ato, em parâmetros razoáveis e proporcionais, conforme já destacado.

62. Sobre o Auto de Infração e a negativa de vista, alega que a ANAC insta não ser sua a obrigação de fornecer e "ofertar cópias". Informa que os fatos ocorreram há mais de quatro (ou cinco) anos, o que de plano, cerceou os direitos do recorrente, que aliás possui sede em outro Estado da Federação. Informa que importante são as cópias dos autos, mesmo para a ANAC perceber sua desídia, pois lá deveria constar o teor das decisões (instauração do processo administrativo nos moldes da Resolução 25/2008/Anac), suas minutas ou mesmo, o auto de infração devidamente formulado (contrariedade ao teor do artigo 5º, Inc. LV da CF/88). Alega que foi surpreendida pela inviabilização da aplicação do teor previsto na Lei nº 9784/99, inciso III do art. 3º do Capítulo II, que concede ao Administrado o direito de vista aos autos, ou ao menos seu teor, eis do envio tão somente do aviso de aplicação da penalidade por parte da ANAC (fato incontroverso e omitido pela análise da administração pública). Considera que pela inteligência do art. 53 do Cap. XIV da Lei 9.784, de 29/01/99, retificada em 11 de março de 1999, faz-se imperativo o cancelamento/arquivamento da Decisão / Auto de Infração, o que se espera por mais lícito e justo, sendo ainda ofertada à Administração a possibilidade de anular seus próprios atos, quando eivados de vícios de ilegalidade.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

63. Ofício nº 385/2016/GOAG-PA/SPO que encaminha o Auto de Infração nº 004489/2016 (fl. 58/58v do volume SEI nº 0332158).

64. Envelope em que consta registro de informação de endereço inexistente (fl. 59/59v do volume SEI nº 0332158).

65. Ofício nº 480/2016/GOAG-PA/SPO que encaminha o Auto de Infração nº 004489/2016 (fl. 60/60v do volume SEI nº 0332158).

66. Despacho de encaminhamento de processo (fl. 71 do Volume SEI nº 0332158).

67. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0332161).

68. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0956287).

69. Extrato do sistema SACI/ANAC referente ao aeronavegante Issac Barreto de Andrade (SEI nº 1100162).

70. Extrato do SIGEC (SEI nº 1100167).

71. Notificação de Decisão - PAS Nº 1845(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1100173).

72. Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI nº 1229677).

73. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1261417).

74. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1968644).

75. É o relatório.

REGULARIDADE PROCESSUAL

76. Foi observado que a peça de Recurso apresentada foi assinada por outra pessoa, entretanto, não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso. A este respeito deve ser considerado o estabelecido na alínea "c" do inciso II do art. 4º da Portaria nº 1.244, de 23/04/2019, apresentado a seguir.

Portaria nº 1.244, de 23/04/2019

CAPÍTULO II

DAS ATIVIDADES DA ASJIN

Seção I

Das Competências da Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores

Art. 4º São competências da Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores:

(...)

II - Nas atribuições referentes às atividades de comunicação:

(...)

c) analisar admissibilidade de defesas e recursos interpostos em face de decisões proferidas em primeira ou segunda instâncias, ressalvada competência específica;

(...)

77. Diante do exposto, verifica-se que é competência da Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância) analisar a admissibilidade do recurso interposto. Portanto, sugiro que a Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN seja comunicada a respeito da informação de que não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso, para que sejam tomadas as providências cabíveis.

DILIGÊNCIA

78. Tempo total de voo do piloto

78.1. No AI nº 004489/2016 a infração descrita é em função do interessado ter iniciado sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, sem possuir a devida qualificação, infringindo o parágrafo 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135, sendo que o Auto de Infração em tela refere-se às etapas de voo realizadas no mês de novembro de 2014. Diante do exposto, necessário observar o que estabelece o item 135.243(e)(1)(2) do RBAC 135, em vigor à época, conforme apresentado a seguir.

RBAC 135

135.243 Qualificações para piloto em comando

(...)

(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) e (b)(4) desta seção:

(1) para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno; e

(2) para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR.

78.2. Cabe observar o que consta no RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO em relação à descrição do requisito de qualificação específico que deixou de ser atendido. Assim, devem ser observados com atenção os trechos a seguir do referido RF.

RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO

(...)

Melhor explicando: segundo RBAC 135 da ANAC, em seu parágrafo 135.243 (e)(1)(2), acima mencionado, para atuar como piloto em comando de uma aeronave certificada para operar com apenas um piloto - caso que abarca o helicóptero AS/H350 Esquilo, em operações por demanda nas condições VMC durante o período diurno, tipo de operação realizada pela empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A., à época além da licença de PCH (piloto comercial de helicóptero), é necessário o mínimo de **300 horas de tempo total como piloto**.

(...)

O piloto ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH (vide cópia do INFO do SACI do piloto), foi contratado pelo operador com um total de **102,5 horas de voo em helicóptero** (vide cópia da CIV, em anexo). Portanto, para que ele pudesse atuar como piloto em comando de uma aeronave que executa operações sob demanda nas condições VMC durante o período diurno, regidas pelo RBAC 135, faltavam **197,5 horas**.

Nota-se que o piloto cumpriu o currículo de solo e currículo de voo referentes a aeronave AS/H350 Esquilo, realizando o cheque de equipamento no dia 09/04/2014 (vide cópia da FAP do Cheque, em anexo, realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A -1589).

Após o cheque de equipamento, o piloto iniciou a experiência operacional em rota, onde esta etapa do treinamento teria o objetivo de permitir que o piloto atingisse, repise-se, as **300 horas** necessárias para atuar como piloto em comando, ou seja, as 197,5 horas que faltavam para completar o mínimo necessário.

Analisando as papeletas do tripulante (em anexo), verifica-se que o mesmo voou em aeronave do operador um total **92,9 horas** até a realização do cheque em rota (vide cópia da FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes), este realizado no dia **29/05/2014**. Portanto, na data do cheque em rota o piloto tinha **195,4 horas**, ou seja, **não atingiu o mínimo de 300 horas regulamentar para atuar como piloto em comando**.

(...)

Cabe frisar que o cheque em rota é obrigatório, nos termos do acima mencionado, para um tripulante atuar como piloto em comando e este exame de perícia, por óbvio, SOMENTE PODE ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar nesta função.

Infere-se, pelo exposto, que o Sr. Isaac ao atuar como piloto em comando com 195,4 horas, **NÃO** atendeu o requisito apostado no parágrafo 135.243 (e) (1) do RBAC 135, no que se refere ao número de horas para exercer a função de piloto em comando de uma empresa de táxi aéreo.

(...)

78.3. Analisando os trechos acima do RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO é possível verificar que o requisito de qualificação que a fiscalização informa não ter sido cumprido se refere ao acúmulo de 300 horas de tempo total de voo como piloto.

78.4. Importante, ainda, observar que a fiscalização informa que o interessado foi contratado pelo operador com um total de 102,5 horas de voo em helicóptero, faltando, portanto, 197,5 horas de voo para atingir o requerido de 300 horas.

78.5. Do texto do RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO é possível constatar que a fiscalização adotou como referência as papeletas do tripulantes para o cálculo da quantidade de horas. Em que pese as papeletas constantes dos autos não estarem assinadas pelo empregador, as mesmas foram utilizadas pela fiscalização. Buscando analisar o que foi exposto pela fiscalização no referido Relatório de Fiscalização, também serão adotadas neste Parecer as informações constantes de tais papeletas, em virtude das mesmas terem sido utilizadas como fonte de informação previamente pela fiscalização.

78.6. Nas referidas papeletas consta a informação do total geral de horas de voos acumuladas pelo interessado em cada mês, sendo que foram juntadas aos autos as papeletas referentes aos meses de março, abril, maio, junho e julho de 2014. A tabela a seguir apresenta as informações constantes de tais papeletas referentes ao total de horas acumuladas nos meses citados, assim como o total de horas acumuladas no período.

Mês	Horas acumuladas
mar/14	20,9
abr/14	33,2
mai/14	42,2
jun/14	47,9
jul/14	58,3
TOTAL	202,5

Tabela 01 - Cálculo das horas acumuladas pelo piloto

78.7. Portanto, nos meses citados, segundo as informações constantes das papeletas, o piloto acumulou 202,5 horas de voo.

78.8. Conforme esclarecido anteriormente, a fiscalização informou no RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO que o piloto foi contratado com um total de **102,5** horas de voo em helicóptero, faltando, assim, 197,5 horas de voo para atingir o requerido de 300 horas. Conforme exposto acima, considerando as informações das papeletas, o piloto acumulou **202,5** horas de voo no período de março, abril, maio, junho e julho de 2014. Somando 102,5 horas com 202,5 horas chega-se a um total de **305** horas de voos. Atendendo, portanto, o requerido no item 135.243(e)(1) do RBAC 135.

78.9. Diante do exposto, não está clara a razão de ter sido considerado que em novembro de 2014 o piloto ainda não atendia o requisito de qualificação de acumular 300 horas de voo.

78.10. Destaca-se, ainda, que no RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO é citado o requisito referente à experiência operacional, conforme trechos apresentados a seguir

RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO

(...)

Vale explicitar que, no que tange ao treinamento de pilotos (helicóptero - AS/H350), nos termos do programa de treinamento e das normas acima mencionadas, o referido tripulante precisa cumprir as seguintes etapas, em sequência, frise-se, na ordem abaixo elencada:

(...)

iv. Experiência operacional em rota (requisito da seção 135.244 do RBAC 135);

(...)

Após o cheque de equipamento, o piloto iniciou a experiência operacional em rota, onde esta etapa do treinamento teria o objetivo de permitir que o piloto atingisse, repise-se, as **300 horas** necessárias para atuar como piloto em comando, ou seja, as 197,5 horas que faltavam para completar o mínimo necessário.

(...)

78.11. Neste sentido, cumpre observar o contido na seção 135.244 do RBAC 135, conforme apresentado a seguir.

RBAC 135

135.244 Experiência operacional: piloto em comando

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no RBAC 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:

- 1) aeronave monomotor - 10 horas;
- (2) aeronave multimotora, com motores convencionais - 15 horas;
- (3) aeronave multimotora com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e
- (4) aviões a reação - 25 horas.

- (b) Na aquisição de experiência operacional, cada pessoa deve atender ao seguinte:
- (1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento de solo e de voo para a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado;
 - (2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;
 - (3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e
 - (4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e 1 decolagem.
- (c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.
- (d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2):
- (1) aeronave monomotor - 5 horas;
 - (2) aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas; e
 - (3) aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.

78.12. Com relação ao requisito de experiência operacional em rota para piloto em comando, nos autos consta trecho do programa de treinamento da empresa PMR Táxi Aéreo em que foi estabelecida a quantidade de 05h de voo para aeronave do modelo AS 350. Não podendo ser confundido o requisito de experiência operacional para piloto em comando (135.244 - que este sim, segundo o estabelecido no item 135.244(b)(1) do RBAC 135 só pode ser atendido após a conclusão do programa de treinamento de solo e de voo) com o requisito de qualificação para piloto em comando, estabelecido no item 135.243(e)(1) do RBAC 135, que requer, dentre outras coisas, o acúmulo de 300 horas de tempo total de voo como piloto, não havendo restrição neste último requisito que estabeleça que tais horas devem ser acumuladas apenas após a conclusão do programa de treinamento, por exemplo.

79. Exame em rota antes do acúmulo de 300 horas de tempo de voo como piloto

79.1. Outro ponto a ser analisado refere-se à ocasião em que foi realizado o exame em rota do piloto, conforme previsto na seção 135.299 do RBAC 135. A este respeito, ressalta-se que no RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO é informado:

Foi constatado, durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa PMR, realizada no seu hangar (SBPA), no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que o Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794**, detentor da licença de PCH, iniciou sua atuação como piloto em comando, após o dia **29/05/2014**, **sem possuir a devida qualificação**, infringindo o parágrafo 135.243 (e). (1) (2) do RBAC 135 da ANAC.

Melhor explicando: segundo RBAC 135 da ANAC, em seu parágrafo 135.243 (e)(1)(2), acima mencionado, para atuar como piloto em comando de uma aeronave certificada para operar com apenas um piloto - caso que abarca o helicóptero AS/H350 Esquilo, em operações por demanda nas condições VMC durante o período diurno, tipo de operação realizada pela empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A., à época além da licença de PCH (piloto comercial de helicóptero), é necessário o mínimo de **300 horas de tempo total como piloto**.

Além da experiência prévia citada no parágrafo anterior, um piloto para se tomar comandante em uma empresa de táxi aéreo (operação sob demanda), ou seja, regida pelo RBAC 135 da ANAC, também necessita cumprir o **programa de treinamento aprovado** para o operador, nos termos do parágrafo 135.343 do RBAC 135 da ANAC.

Vale explicitar que, no que tange ao treinamento de pilotos (helicóptero - AS/H350), nos termos do programa de treinamento e das normas acima mencionadas, o referido tripulante precisa cumprir as seguintes etapas, em sequência, frise-se, na ordem abaixo elencada:

(...)

v. Cheque em rota, nos termos da seção 135.299 do RBAC 135 (este somente pode ser realizado após o momento em que o piloto possui a experiência mínima necessária - 300 horas de voo - e cumprido as etapas i, ii, iii e iv citadas anteriormente).

(...)

Analisando as papeletas do tripulante (em anexo), verifica-se que o mesmo voou em aeronave do operador um total **92,9 horas** até a realização do cheque em rota (vide cópia da FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes), este realizado no dia **29/05/2014**. Portanto, na data do cheque em rota o piloto tinha **195,4 horas**, ou seja, **não atingiu o mínimo de 300 horas regulamentar para atuar como piloto em comando**.

(...)

Cabe frisar que o cheque em rota é obrigatório, nos termos do acima mencionado, para um tripulante atuar como piloto em comando e este exame de perícia, por óbvio, SOMENTE PODE ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar nesta função.

Infer-se, pelo exposto, que o Sr. Isaac ao atuar como piloto em comando com 195,4 horas, **NÃO** atendeu o requisito apostado no parágrafo 135.243 (e) (1) do RBAC 135, no que se refere ao número de horas para exercer a função de piloto em comando de uma empresa de táxi aéreo.

(...)

79.2. Depreende-se dos trechos acima extraídos do RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO que a infração que foi imputada ao interessado refere-se ao fato do mesmo, possivelmente, não possuir a devida qualificação para atuar como piloto em comando, infringindo o previsto no item 135.243(e)(1) do RBAC 135, no que tange à necessidade de acúmulo de 300 horas de voo como piloto. Adicionalmente, no

mencionado Relatório consta que o piloto também necessita cumprir com o programa de treinamento aprovado do operador, constando como a última etapa do programa de treinamento o cheque em rota. Contudo, no RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO é informado que: "*Cheque em rota, nos termos da seção 135.299 do RBAC 135 (este somente pode ser realizado após o momento em que o piloto possui a experiência mínima necessária - 300 horas de voo - e cumprido as etapas i, ii, iii e iv citadas anteriormente)*". Diante disso, verifica-se que foi considerado no Relatório de Fiscalização que o exame em rota só pode ser realizado após o piloto acumular o tempo de voo de 300 horas de voo como piloto.

79.3. Diante do exposto, cabe observar o que estabelece a seção 135.299 do RBAC 135 apresentada a seguir.

RBAC 135

135.299 Piloto em comando: exames em rota e em aeródromos

(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar um piloto e ninguém pode trabalhar como piloto de um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele. O exame em voo deve:

- (1) ser aplicado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado;
- (2) consistir de pelo menos um voo sobre um segmento de rota;
- (3) incluir pousos e decolagens em um ou mais aeródromos representativos. Em adição aos requisitos deste parágrafo, se o piloto for autorizado a conduzir operações IFR, pelo menos um voo deve ser voado em aerovia, em rota aprovada fora de aerovia, ou em rota parte dentro parte fora de aerovia; e
- (4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.

(b) O piloto examinador deve determinar se o piloto sendo examinado executa satisfatoriamente as obrigações e responsabilidades de um piloto em comando conduzindo operações segundo este regulamento e deve lançar os resultados do exame nos registros do piloto.

(c) O detentor de certificado deve estabelecer, no manual requerido pela seção 135.21 deste regulamento, os procedimentos que irão assegurar que cada piloto, que não tenha voado em uma rota ou para um aeródromo dentro dos 90 dias precedentes, antes de decolar familiarize-se com todas as informações requeridas para a condução segura do voo.

79.4. Com relação aos requisitos estabelecidos na seção 135.299 do RBAC 135 para exame em rota, não consta como restrição para a realização de tal exame para piloto em comando que tenha que ter sido previamente cumprido o que estabelece o item 135.243(e)(1) do RBAC 135, no que se refere ao acúmulo de 300 horas de tempo de voo como piloto.

79.5. Verifica-se, ainda, que no RF nº 65/2016/GOAG-PA/SPO também é informado que "*Cabe frisar que o cheque em rota é obrigatório, nos termos do acima mencionado, para um tripulante atuar como piloto em comando e este exame de perícia, por óbvio, SOMENTE PODE ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar nesta função*". Constata-se que, de fato, a fiscalização avaliou que o exame em rota só poderia ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar na função, contudo, conforme exposto, na seção 135.299 do RBAC 135 não é estabelecido que para a realização do exame em rota deveria ter sido previamente atendido o estabelecido no item 135.243(e)(1) do RBAC 135. Adicionalmente, a fiscalização informa que "*por óbvio*" o cheque em rota só poderia ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar nesta função, sem citar item da legislação que estabeleça tal condição.

80. Identificação do comandante em cada voo

80.1. Confrontando as informações constantes da tabela anexa ao AI Nº 004489/2016 (fl. 05 do volume SEI nº 0332143), que relaciona as etapas de voo realizadas pelo interessado no mês de novembro de 2014, com as Páginas de diário de bordo referente ao mês novembro de 2014, em que consta registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 50/57 do volume SEI nº 0332158), foi constatado que a tabela relaciona todos os voos constantes nas páginas em que há o registro do nome do interessado no campo "TRIPULAÇÃO / APRESENTAÇÃO" do diário de bordo. Portanto, mesmos os voos para os quais no campo "ASSINATURA DO COMANDANTE" do diário de bordo consta assinatura diferente da que o interessado registrou no campo "TRIPULAÇÃO / APRESENTAÇÃO", ainda assim, este voos também foram listados na tabela anexa ao AI Nº 004489/2016 imputando infração ao interessado.

80.2. A tabela a seguir relaciona os voos para os quais não foi identificada a assinatura do interessado no diário de bordo.

Data	Diário de Bordo Nº	Folha Nº	Etapas	De	Para	Observações
28/11/2014	22/PPMFR/14	18	2	SBSL	SWLW	Consta outra assinatura no campo "ASSINATURA DO COMANDANTE"
28/11/2014	22/PPMFR/14	18	3	SWLW	SBSL	Consta outra assinatura no campo "ASSINATURA DO COMANDANTE"
28/11/2014	22/PPMFR/14	18	4	SBSL	SBSL	Consta outra assinatura no campo "ASSINATURA DO COMANDANTE"

Tabela 02 - Relação de voos em que não foi confirmada a assinatura do interessado no diário de bordo

80.3. Diante do exposto, é importante observar o estabelecido no item 17.4(p) do Capítulo 17 da IAC 3151, apresentado a seguir.

IAC 3151

CAPÍTULO 17 – INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO

(...)

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I – REGISTROS DE VÔO – Preencher de acordo com as seguintes orientações:

(...)

p) ASS. CMT. → para cada etapa de vôo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante

da aeronave. Esta assinatura deverá ser realizada antes da tripulação deixar a aeronave naquela etapa;

(...)

80.4. Tendo em conta o que dispõe o item 17.4(p) do Capítulo 17 da IAC 3151 de que para cada etapa de voo é obrigatória a assinatura do comandante, entendo que não é possível atribuir ao interessado voos em que não consta a assinatura do mesmo.

81. **Quesitos da diligência**

81.1. Assim, diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa, e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, sugiro converter o presente processo em diligência, para que os seguintes quesitos possam ser encaminhados ao setor técnico:

1. Necessita ser esclarecida a razão de não ter sido considerado que no mês de novembro de 2014 o interessado já havia acumulado 300 horas de tempo de voo como piloto, visto que, tendo em conta as horas informadas nas papeletas até o final de julho de 2014 o piloto teria totalizado 305 horas de voo. Caso o setor técnico entenda que, de fato, em novembro de 2014 o interessado não havia acumulado a quantidade de 300 horas de tempo de voo como piloto, precisa ser esclarecido quais são as horas de voo que estão sendo contabilizadas em cada data, devendo ser informado então quando o interessado teria completado as 300 horas devidas.
2. Deve ser esclarecido se há item na legislação que estabeleça requisito de que o exame em rota, previsto na seção 135.299 do RBAC 135, só pode ser realizado após o atendimento do estabelecido no item 135.243(e)(1) do RBAC 135, no que tange ao acúmulo de 300 horas de tempo de voo como piloto.
3. Deve ser esclarecido se a realização do exame em rota (previsto na seção 135.299 do RBAC 135) antes do acúmulo das 300 horas de tempo de voo como piloto (requerido pelo item 135.243(e)(1) do RBAC 135) impede a contabilização das horas de voo subsequentes. Se sim, necessita ser informado qual item da legislação estabelece esta restrição.
4. Caso seja confirmado que, de fato, no mês de novembro de 2014 o interessado ainda não havia acumulado 300 horas de tempo de voo como piloto, necessita ser esclarecido se os voos relacionados na Tabela 02 deste Parecer devem realmente ser atribuídos ao interessados e a razão pela qual tais voos deveriam ser atribuídos ao mesmo.

CONCLUSÃO

82. Pelo exposto, sugiro que a Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN seja comunicada a respeito da informação de que não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso, para que sejam tomadas as providências cabíveis.

83. Pelo exposto, sugiro CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), de forma que os seguintes quesitos sejam encaminhados ao setor técnico:

1. Necessita ser esclarecida a razão de não ter sido considerado que no mês de novembro de 2014 o interessado já havia acumulado 300 horas de tempo de voo como piloto, visto que, tendo em conta as horas informadas nas papeletas até o final de julho de 2014 o piloto teria totalizado 305 horas de voo. Caso o setor técnico entenda que, de fato, em novembro de 2014 o interessado não havia acumulado a quantidade de 300 horas de tempo de voo como piloto, precisa ser esclarecido quais são as horas de voo que estão sendo contabilizadas em cada data, devendo ser informado então quando o interessado teria completado as 300 horas devidas.
2. Deve ser esclarecido se há item na legislação que estabeleça requisito de que o exame em rota, previsto na seção 135.299 do RBAC 135, só pode ser realizado após o atendimento do estabelecido no item 135.243(e)(1) do RBAC 135, no que tange ao acúmulo de 300 horas de tempo de voo como piloto.
3. Deve ser esclarecido se a realização do exame em rota (previsto na seção 135.299 do RBAC 135) antes do acúmulo das 300 horas de tempo de voo como piloto (requerido pelo item 135.243(e)(1) do RBAC 135) impede a contabilização das horas de voo subsequentes. Se sim, necessita ser informado qual item da legislação estabelece esta restrição.
4. Caso seja confirmado que, de fato, no mês de novembro de 2014 o interessado ainda não havia acumulado 300 horas de tempo de voo como piloto, necessita ser esclarecido se os voos relacionados na Tabela 02 deste Parecer devem realmente ser atribuídos ao interessados e a razão pela qual tais voos deveriam ser atribuídos ao mesmo.

84. **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.**

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/08/2019, às 10:35, 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 **3309390** e o código CRC **C158AE3C**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1155/2019

PROCESSO Nº 00068.004940/2016-69
INTERESSADO: Isaac Barreto de Andrade

Brasília, 06 de agosto de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por Issac Barreto de Andrade, CPF 97755346587, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 18/09/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 800,00 (Oitocentos reais) para cada uma das 20 (vinte) infrações à legislação vigente, totalizando o valor de R\$ 16.000,00 (Dezesseis mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 004489/2016, por atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função. A infração ficou capitulada, na alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 135.243 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 1011/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3309390], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), de forma que os seguintes quesitos sejam encaminhados ao setor técnico:

1. Necessita ser esclarecida a razão de não ter sido considerado que no mês de novembro de 2014 o interessado já havia acumulado 300 horas de tempo de voo como piloto, visto que, tendo em conta as horas informadas nas papeletas até o final de julho de 2014 o piloto teria totalizado 305 horas de voo. Caso o setor técnico entenda que, de fato, em novembro de 2014 o interessado não havia acumulado a quantidade de 300 horas de tempo de voo como piloto, precisa ser esclarecido quais são as horas de voo que estão sendo contabilizadas em cada data, devendo ser informado então quando o interessado teria completado as 300 horas devidas.
2. Deve ser esclarecido se há item na legislação que estabeleça requisito de que o exame em rota, previsto na seção 135.299 do RBAC 135, só pode ser realizado após o atendimento do estabelecido no item 135.243(e)(1) do RBAC 135, no que tange ao acúmulo de 300 horas de tempo de voo como piloto.
3. Deve ser esclarecido se a realização do exame em rota (previsto na seção 135.299 do RBAC 135) antes do acúmulo das 300 horas de tempo de voo como piloto (requerido pelo item 135.243(e)(1) do RBAC 135) impede a contabilização das horas de voo subsequentes. Se sim, necessita ser informado qual item da legislação estabelece esta restrição.
4. Caso seja confirmado que, de fato, no mês de novembro de 2014 o interessado ainda não havia acumulado 300 horas de tempo de voo como piloto, necessita ser esclarecido se os

voos relacionados na Tabela 02 do Parecer nº 1011/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3309390 devem realmente ser atribuídos ao interessado e a razão pela qual tais voos deveriam ser atribuídos ao mesmo.

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. **Informo à Secretaria da ASJIN que não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso. Solicito que sejam tomadas as providências cabíveis pela Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN.**

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 16/08/2019, às 13:02, 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 **3316729** e o código CRC **BDEA96F7**.