



PARECER N° 317/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.018290/2021-26
INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO@
PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 001578.I/2021 **Data da Lavratura:** 06/05/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.544/21-9

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

Observação: A decisão de segunda instância, esta proposta ao final deste Parecer, se refere aos 16 (dezesseis) processos abaixo relacionados, tendo o presente processo como Processo Principal, conforme fundamentação apresentada.

Tabela de Processos Analisados neste Parecer:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	SIGEC	Processo
00065.018290/2021-26	001578.I/2021	03/09/2019	672544219	Processo Principal
00065.018021/2021-60	001536.I/2021	21/10/2019	672542212	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018009/2021-55	001534.I/2021	06/09/2019	672541214	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018710/2021-74	001639.I/2021	02/09/2019	672543210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.016141/2021-22	001338.I/2021	20/08/2019	672540216	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018638/2021-85	001634.I/2021	06/09/2019	672553218	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018639/2021-20	001635.I/2021	17/09/2019	672552210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018422/2021-10	001592.I/2021	17/09/2019	672551211	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018426/2021-06	001594.I/2021	21/10/2019	672550213	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018715/2021-05	001641.I/2021	21/10/2019	672549210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018320/2021-02	001584.I/2021	06/09/2019	672548211	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018610/2021-48	001632.I/2021	20/08/2019	672547213	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018713/2021-16	001640.I/2021	06/09/2019	672546215	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018612/2021-37	001633.I/2021	04/09/2019	672555214	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018693/2021-75	001638.I/2021	19/08/2019	672554216	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018349/2021-86	001585.I/2021	09/09/2019	672545217	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26

1. INTRODUÇÃO

O presente processo (Processo nº 00065.018290/2021-26) foi instaurado em face da empresa **EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.**, CNPJ nº 03.622.266/0001-64, por descumprimento da alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004, cujo Auto de Infração nº. 001578.I/2021 foi lavrado em 05/05/2021 (SEI! 5686297), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº 001578.I/2021 (SEI! 5686297)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0505

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

HISTÓRICO: Trata-se de autuação referentes à execução de voos solo na EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64.

Foram encontradas não-conformidades que correspondem às infrações de códigos 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01, aprovado pela PORTARIA Nº 3.969/SPO, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018.

Aluno Sr. LUCAS MOREIRA MONARD, CANAC 356616.

inexistência de voo solo, identificados por meio de POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 e 010/PRKNM/2016, contrariando o Tipo de voo SOLO do MMA-58-4, e incorretamente registrado o Tipo de Voo como Piloto em Comando na Ficha de Voo e o Tempo de Voo como Piloto em Comando na CIV, bem como os respectivos endossos:

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 19, linha 1; MMA-58-4 BA02, Ficha de Voo 036218 e CIV página 8, linha 19;

CAPITULAÇÃO: Alínea u) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item

Em Relatório de Ocorrência do AI nº 001578.I/2021, datado de 06/05/2021 (SEI! 5686299), a fiscalização desta ANAC aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência do AI nº 001578.I/2021 (SEI! 5686299)

(...)

DESCRIÇÃO:

I. FUNDAMENTAÇÃO

Sessão 61.2 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.2 Abreviaturas e definições

(3) Caderneta Individual de Voo - CIV significa o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto aerodesportivo, piloto privado, piloto comercial, piloto de linha aérea, piloto de planador ou piloto de balão livre operando aeronaves em serviços aéreos privados. (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(...)

(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave."

Sessão 61.5 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento

(...)

(3) antes do primeiro voo solo, deverá ser submetido a um exame prático especial por modelo de aeronave e ser aprovado, para verificação da capacidade do candidato de:..."

Sessão 61.31 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.31 CIV e CIV Digital (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

(b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução de voo realizada:

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo; (...)

(iii) instrução de voo recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado; (...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) **hora de voo solo:** um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(5) hora de voo em instrução: todas as horas de instrução de voo registradas como horas de instrução, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento por voo simulado, devem ser certificadas pelo instrutor de voo que tenha ministrado a referida instrução:

(i) as horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando um resumo da instrução, a **liberação do aluno piloto para realizar voo solo (quando aplicável)**, o CANAC, nome e assinatura;

(...)

(e) **A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado** ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável."

Sessão 61.61 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto

(j) A instrução de voo requerida nesta seção deve ser ministrada por um instrutor de voo, devidamente habilitado e qualificado, vinculado à instituição que ministra o curso prático aprovado pela ANAC no qual o aluno piloto estiver matriculado.

(k) Autorizações do instrutor de voo: **nenhum aluno piloto pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que esteja autorizado pelo seu instrutor a realizar tal voo.** A citada autorização deverá ser averbada no registro de voo (CIV) do aluno piloto. O registro da autorização do instrutor deve certificar que ele:

(1) tenha proporcionado ao aluno a instrução de voo na marca e modelo da aeronave em que se realizará o voo solo;

(2) tenha informado que o aluno reúne os requisitos de instrução estabelecidos nesta seção; e

(3) tenha determinado que o aluno esteja capacitado para realizar o voo solo de forma segura na aeronave.

(l) **A notificação de voo solo local deve ser assinada pelo aluno piloto e por seu instrutor de voo.** Nos Planos de Voo para voos de navegação solo com pouso em aeródromo que não o de decolagem, o aluno piloto deve usar o CANAC do seu instrutor, o qual deve assinar o Plano de Voo inicial juntamente com o aluno piloto. Os Planos de Voo das demais etapas do voo serão assinados somente pelo aluno piloto, usando o CANAC do seu **instrutor que aprovou a navegação.**"

Sessão 61.63 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.63 Limitações do aluno piloto

(a) Um aluno piloto não pode atuar como piloto em comando de uma aeronave:

(...)

(8) em desconformidade com qualquer possível limitação anotada pelo instrutor de voo em seus registros de voo.

" Sessão 61.69 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal

(a) **Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado a menos que:**

(...)

(2) **os registros de voo (CIV) do aluno piloto tenham sido assinados pelo instrutor responsável pela instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado;** e (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

(3) disponha de uma autorização com a assinatura de seu instrutor de voo e registros de voo (CIV) que especifiquem que o aluno piloto recebeu a instrução de solo e em voo estabelecida, demonstrando ser competente para realizar o voo solo nessa área específica do espaço aéreo controlado. (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)"

Sessão 61.81 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:

(...)

(2) categoria helicóptero:

(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (...)

(B) **10 (dez) horas de voo solo diurno em helicóptero**, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;"

Sessão 141.91 do RBHA 141 Emenda 141-01

"141.91 - CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DE CURSO OU CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DA PARTE TEÓRICA DE CURSO

(a) A escola de aviação civil deve expedir um certificado para cada aluno que concluir com aproveitamento um curso ou a parte teórica de um curso.

(b) O certificado deve conter, pelo menos, as seguintes informações:

(1) o nome da escola e o número do certificado de conclusão;

(2) o nome e o número do CPF do aluno aprovado;

(3) o nome do curso e as datas de início e término da instrução; e

(4) **a duração do curso ou a carga horária das matérias na declaração de que o aluno completou, respectivamente, o curso ou a parte teórica do curso com aproveitamento.**

(5) assinaturas do diretor da escola e do aluno."

Sessão 141.93 do RBHA 141 Emenda 141-01

"141.93 - REGISTROS DE INSTRUÇÃO

(a) Toda escola de aviação civil deve manter registros atualizados dos dados referentes a cada aluno matriculado em qualquer de seus cursos. **Os registros devem incluir:**

(1) a data em que o aluno foi matriculado;

(2) a frequência do aluno, as matérias cursadas, bem como os graus obtidos em todos os testes e **as fichas dos vôos ou das atividades práticas realizadas; e**

(3) a data em que o aluno concluiu o curso ou apenas sua parte teórica ou transferiu-se para outra escola.

(b) Toda escola de aviação civil deve manter os registros de instrução por, no mínimo, 4(quatro) anos a partir da data em que o aluno concluiu a parte teórica e/ou a parte prática do curso ou se transferiu para outra escola.

(c) A escola de aviação civil deve fornecer cópia do histórico escolar, ao final ou a qualquer momento no decorrer do curso."

Sessão 141.83 do RBAC 141 Emenda nº 01

"141.83 Histórico da instrução

(a) O CIAC deve emitir um histórico da instrução, de acordo com o modelo estabelecido no MIP, a cada aluno que conclua satisfatoriamente um curso com programa de instrução aprovado ou que seja transferido antes de concluir o referido curso.

(b) O histórico da instrução deve conter a relação de todas as disciplinas e atividades cursadas em que o aluno tenha sido aprovado, contendo, para cada disciplina ou atividade:

(1) a nota final do aluno;

(2) o percentual de frequência do aluno; e

(3) a carga horária.

(c) O histórico da instrução deve compreender o registro do aproveitamento de estudos ou de experiência prévia."

Sessão 141.83 do RBAC 141 Emenda nº 01

"141.85 Prestação de informações à ANAC O CIAC deve fornecer à ANAC, dentro da forma e dos prazos estabelecidos pela Agência, quaisquer informações de interesse da certificação, tais como informações sobre cursos autorizados, alunos, pessoal requerido, instalações, etc."

Apêndice B da IS 00-008B

"Instruções para preenchimento da Declaração de Instrução

A Declaração de Instrução deverá ser preenchida conforme as instruções abaixo:

(...)

(...)

Dados do instrutor responsável pela liberação: o instrutor responsável pela liberação será aquele que ministrou a última instrução e endossou o candidato para realização do exame de proficiência."

MMA 58-4 - MANUAL DE CURSO DE PILOTO PRIVADO-HELICÓPTERO

"1.2. FINALIDADES

Este manual de curso tem por finalidades:

a) estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária de cada matéria da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso;

(...)

8.5.2. PRÁTICA DE VÔO

(...)

(...)

8.5.2.1 Fase I - Pré-solo (PS)

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

(...)

(...)

8.5.2.2

(...)

8.5.2.3

Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01, aprovado pela PORTARIA Nº 3.969/SPO, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018:

II. ANÁLISE

Foram encontradas não-conformidades que correspondem às infrações de códigos 141081, 141090 e 141102 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01, aprovado pela PORTARIA Nº 3.969/SPO, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018:

A escola ministrou curso que não satisfaz ao padrão específico indicado no manual do curso homologado, presente no MMA 58-4 - MANUAL DE CURSO DE PILOTO PRIVADO-HELICÓPTERO, de caráter obrigatório, conforme item 1.2 a), quanto à:

ausência da missão PS15:

ausência de voo solo na missão BA02, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 19, linha 1;

ausência de voo solo na missão BA04, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 21, linha 8;

ausência de voo solo na missão BAR1 (BA04), conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 22, linha 1;

ausência de voo solo na missão BA06, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 23, linha 4;

ausência de voo solo na missão BA07, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 010/PRKNNM/2016, página 39, linha 3;

ausência da missão NV03;

ausência da missão NV04;

A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Cademeta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado, quanto à: inexistência de voo solo, identificados por meio de POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 e 010/PRKNNM/2016, contrariando o Tipo de voo SOLO do MMA-58-4, e incorretamente registrado o Tipo de Voo como Piloto em Comando na Ficha de Voo e o Tempo de Voo como Piloto em Comando na CIV:

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 19, linha 1; MMA-58-4 BA02, Ficha de Voo 036218 e CIV página 8, linha 19;

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 21, linha 8, MMA-58-4 BA04, Ficha de Voo 036310 e CIV página 10, linha 1;

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 22, linha 1, MMA-58-4 BAR1 (BA04), Ficha de Voo 036230 e CIV página 10, linha 2;

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 23, linha 4, MMA-58-4 BA06, Ficha de Voo 035775 e CIV página 10, linha 5;

Diário de Bordo 010/PRKNNM/2016, página 39, linha 3, MMA-58-4 BA07, Ficha de Voo 036312 e CIV página 10, linha 14;

inexistência de 05 (cinco) horas de navegação solo, identificados por meio de POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PREFA/2019, página 17, linhas 2 e 3 e página 25, linhas 6, 7 e 8;

utilizar instrutor na instrução prática sem ter cadastro no corpo de instrutores da EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64, Anexo SINTAC - Instrutores (4743403), para: o instrutor DANIEL FELIPE SOARES (CAP. FELIPE), CANAC 137669, referente ao voo realizado em 13/09/2019, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 22, linha 7;

III. CONCLUSÃO

Diante da constatação de registro de horas de voo solo, sem tê-las efetivamente realizadas, referente à infração de código 141081, cujo caráter é sancionatória, recomenda-se:

a emissão de multa ou a suspensão da homologação do curso prático de Piloto Privado de Helicóptero - PPH da EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64.

comunicar a GCEP/SPO para que adote as providências que julgarem cabíveis quanto ao descumprimento dos requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado, referentes ao voo solo, conforme Sessão 61.81 do RBAC 61 Emenda nº 13, para o Sr. LUCAS MOREIRA MONARD (CANAC 356616).

Diante da constatação da ausência das Missões PS15, NV03 E NV04, presentes no MMA 58-4 - MANUAL DE CURSO DE PILOTO PRIVADO HELICÓPTERO, e de caráter obrigatório, conforme item 1.2 a), referente à infração de código 141090, cujo caráter é preventiva, recomenda-se solicitar à EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64 o cumprimento da referida legislação.

(...)

(grifos no original)

A fiscalização da ANAC anexa ao presente processo os seguintes documentos: (i) cópia de página da CIV do Sr. Lucas Moreira Monard (SEI! 5686301); (ii) cópia de página do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 (SEI! 5686303); (iii) Fichas de Voo 036218 e 036215 da aeronave PR-EFA (SEI! 5686305); e (iv) Anexo - "Endossos Recebidos" (SEI! 5686307).

A empresa interessada, apesar de, *devidamente*, notificada, quanto ao referido Auto de Infração, em 11/05/2021 (SEI! 5696449 e 5704887), não apresentou a sua defesa (SEI! 5849973).

O setor competente, *em decisão de primeira instância*, datada de 20/08/2021 (SEI! 6071740), *após apontar a ausência de defesa*, aplica a sanção de multa, com a incidência de uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18), e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18), **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, este referente a *patamar mínimo* previsto para a infração cometida.

A empresa interessada, *devidamente*, notificada, em 01/09/2021 (SEI! 6148983 e 6157367), apresenta o seu recurso, em 10/09/2021 (SEI! 56198892 e 6198891), oportunidade em que alega: (i) a nulidade da infração, tendo em vista, *segundo alega*, restar incorreta a capitulação; (ii) que a lavratura do referido Auto de Infração não se encontra dentro de seus requisitos necessários para a sua validade; (iii) a nulidade da decisão de primeira instância; (iv) a possibilidade de aplicação do instituto de natureza continuada; (v) que ocorreu a penalização por múltiplas infrações idênticas originadas do mesmo fato e possuindo a mesma natureza; e (vi) afronta aos princípios da *proporcionalidade* e da *razoabilidade*.

Por despacho, de 13/09/2021 (SEI! 6206147), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este analista técnico, em 08/11/2021, às 08h40min.

Dos Outros Documentos e Atos Administrativos:

- Auto de Infração n.º 001578.I/2021, de 05/05/2021 (SEI! 5686297);
- Relatório de Ocorrência do AI n.º 001578.I/2021, datado de 06/05/2021 (SEI! 5686299);
- cópia de página da CIV do Sr. Lucas Moreira Monard (SEI! 5686301);
- cópia de página do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 (SEI! 5686303);
- Fichas de Voo 036218 e 036215 da aeronave PR-EFA (SEI! 5686305);
- Anexo - "Endossos Recebidos" (SEI! 5686307);
- Parecer n.º 741/2021/GTOF/GCOI/SPL, de 06/05/2021 (SEI! 5686328);
- Despacho GTOF, de 09/05/2021 (SEI! 5686339);
- Ofício n.º 3913/2021/ASJIN-ANAC, de 10/05/2021 (SEI! 5696449);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 11/05/2021 (SEI! 5704887);
- Despacho ASJIN, de 17/06/2021 (SEI! 5849973);
- Decisão de Primeira Instância, de 20/08/2021 (SEI! 6071740);
- Cópia do Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI! 6071946);
- Extrato SIGEC, de 30/08/2021 (SEI! 6147415);
- Ofício n.º 7818/2021/ASJIN-ANAC, de 31/08/2021 (SEI! 6148983);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 01/09/2021 (SEI! 6157367);
- Recurso da empresa interessada, de 10/09/2021 (SEI! 6198891);
- Documentos para representação (SEI! 6206145);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 10/09/2021 (SEI! 6198892); e
- Despacho ASJIN, de 13/09/2021 (SEI! 6206147).

É o breve relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo

Observa-se que o seu recurso já foi recebido, pela Secretaria da ASJIN, sem efeito suspensivo, com fundamento no vigente art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29.11.2018)

(...)

(grifos nossos)

Como visto, a Administração Pública poderá conceder o efeito suspensivo, desde que haja "receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução", conforme apontado no parágrafo único do art. 61 da Lei nº. 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

Lei nº. 9.784/99

(...)

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.

(...)

(grifos nossos)

No caso em tela, deve-se apontar que a recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. Como se pode observar, o ente interessado não demonstrou no presente processo que a sua sujeição imediata à execução da sanção aplicada poderá vir, de alguma forma, a lhe trazer prejuízos de difícil ou incerta reparação.

Da Regularidade Processual:

A empresa interessada apesar de, *devidamente*, notificada, quanto ao referido Auto de Infração, em 11/05/2021 (SEI! 5696449 e 5704887), não apresentou a sua defesa (SEI! 5849973).

O setor competente, *em decisão de primeira instância*, datada de 20/08/2021 (SEI! 6071740), após apontar a ausência de defesa, aplica a sanção de multa, com a incidência de uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18), e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18), **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, este referente ao patamar mínimo previsto para a infração cometida.

Após decisão de primeira instância, a empresa interessada, *devidamente*, notificada, em 01/09/2021 (SEI! 6148983 e 6157367), apresenta o seu recurso, em 10/09/2021 (SEI! 56198892 e 6198891).

Por despacho, de 13/09/2021 (SEI! 6206147), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este analista técnico, em 08/11/2021, às 08h40min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses da entidade interessada, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

A empresa interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, registrar/endossar hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado*, contrariando a alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004, com a seguinte descrição no Auto de Infração nº. 001578.I/2021, de 05/05/2021 (SEI! 5686297), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº 001578.I/2021 (SEI! 5686297)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0505

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

HISTÓRICO: Trata-se de autuação referentes à execução de voos solo na EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64.

Foram encontradas não-conformidades que correspondem às infrações de códigos 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01, aprovado pela PORTARIA Nº 3.969/SPO, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018.

Aluno Sr. LUCAS MOREIRA MONARD, CANAC 356616.

inexistência de voo solo, identificados por meio de POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 e 010/PRKNM/2016, contrariando o Tipo de voo SOLO do MMA-58-4, e incorretamente registrado o Tipo de Voo como Piloto em Comando na Ficha de Voo e o Tempo de Voo como Piloto em Comando na CIV, bem como os respectivos endossos:

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 19, linha 1; MMA-58-4 BA02, Ficha de Voo 036218 e CIV página 8, linha 19;

CAPITULAÇÃO: Alinea u) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 141.57(c)(10) do(a) RBHA 141 de 17/08/2004

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 03/09/2019 - Nome do Aluno: LUCAS MOREIRA MONARD

Marcas da Aeronave: PREFA

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA, o qual dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

(...)

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

(...)

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

(...)

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item 141.57(c)(10) do RBAC 141, de 17/08/2004, conforme abaixo, *in verbis*:

RBAC 141

(...)

141.57 - PRAZO DE VALIDADE DA HOMOLOGAÇÃO DO CURSO

(...)

(c) Sem prejuízo das sanções cabíveis por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica e às leis complementares, e por transgressão ou não observância das disposições contidas nos RBHA aplicáveis e na legislação pertinente à instrução teórica e prática, **a escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso, nos seguintes casos:**

(...)

(10) registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

(...)

(sem grifos no original)

Ao se relacionar o fato concreto, *este descrito no Auto de Infração do presente processo*, com o que determina os fragmentos legais apresentados acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo autuado.

4. **DAS QUESTÕES DE FATO (QUAESTIO FACTI)**

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Ocorrência do AI nº 001578.I/2021, datado de 06/05/2021 (SEI! 5686299), a fiscalização desta ANAC aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência do AI nº 001578.I/2021 (SEI! 5686299)

(...)

DESCRIÇÃO:

I. FUNDAMENTAÇÃO

Sessão 61.2 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.2 Abreviaturas e definições

(3) Caderneta Individual de Voo - CIV significa o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto aerodesportivo, piloto privado, piloto comercial, piloto de linha aérea, piloto de planador ou piloto de balão livre operando aeronaves em serviços aéreos privados. (Redação dada pela Resolução nº 475, de 07.06.2018)

(...)

(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave."

Sessão 61.5 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento

(...)

(3) antes do primeiro voo solo, deverá ser submetido a um exame prático especial por modelo de aeronave e ser aprovado, para verificação da capacidade do candidato de:..."

Sessão 61.31 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.31 CIV e CIV Digital (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

(b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução de voo realizada:

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo; (...)

(iii) instrução de voo recebida de um instrutor de voo habilitado e qualificado; (...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) **hora de voo solo**: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(5) hora de voo em instrução: todas as horas de instrução de voo registradas como horas de instrução, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento por voo simulado, devem ser certificadas pelo instrutor de voo que tenha ministrado a referida instrução:

(i) as horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando um resumo da instrução, **a liberação do aluno piloto para realizar voo solo (quando aplicável)**, o CANAC, nome e assinatura;

(...)

(e) **A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado** ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável."

Sessão 61.61 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto

(j) A instrução de voo requerida nesta seção deve ser ministrada por um instrutor de voo, devidamente habilitado e qualificado, vinculado à instituição que ministra o curso prático aprovado pela ANAC no qual o aluno piloto estiver matriculado.

(k) Autorizações do instrutor de voo: **nenhum aluno piloto pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que esteja autorizado pelo seu instrutor a realizar tal voo**. A citada autorização deverá ser averbada no registro de voo (CIV) do aluno piloto. O registro da autorização do instrutor deve certificar que ele:

(1) tenha proporcionado ao aluno a instrução de voo na marca e modelo da aeronave em que se realizará o voo solo;

(2) tenha informado que o aluno reúne os requisitos de instrução estabelecidos nesta seção; e

(3) tenha determinado que o aluno esteja capacitado para realizar o voo solo de forma segura na aeronave.

(l) **A notificação de voo solo local deve ser assinada pelo aluno piloto e por seu instrutor de voo**. Nos Planos de Voo para voos de navegação solo com pouso em aeródromo que não o de decolagem, o aluno piloto deve usar o CANAC do seu instrutor, o qual deve assinar o Plano de Voo inicial juntamente com o aluno piloto. Os Planos de Voo das demais etapas do voo serão assinados somente pelo aluno piloto, usando o CANAC do seu **instrutor que aprovou a navegação**."

Sessão 61.63 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.63 Limitações do aluno piloto

(a) Um aluno piloto não pode atuar como piloto em comando de uma aeronave:

(...)

(8) em desconformidade com qualquer possível limitação anotada pelo instrutor de voo em seus registros de voo.

" Sessão 61.69 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal

(a) **Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado a menos que:**

(...)

(2) **os registros de voo (CIV) do aluno piloto tenham sido assinados pelo instrutor responsável pela instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado;** e (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

(3) disponha de uma autorização com a assinatura de seu instrutor de voo e registros de voo (CIV) que especifiquem que o aluno piloto recebeu a instrução de solo e em voo estabelecida, demonstrando ser competente para realizar o voo solo nessa área específica do espaço aéreo controlado. (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)"

Sessão 61.81 do RBAC 61 Emenda nº 13

"61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:

(...)

(2) categoria helicóptero:

(i) um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, ou 35 (trinta e cinco) horas de instrução e voo solo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (...)

(B) **10 (dez) horas de voo solo diurno em helicóptero**, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;"

Sessão 141.91 do RBHA 141 Emenda 141-01

"141.91 - CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DE CURSO OU CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DA PARTE TEÓRICA DE CURSO

- (a) A escola de aviação civil deve expedir um certificado para cada aluno que concluir com aproveitamento um curso ou a parte teórica de um curso.
- (b) O certificado deve conter, pelo menos, as seguintes informações:
- (1) o nome da escola e o número do certificado de conclusão;
 - (2) o nome e o número do CPF do aluno aprovado;
 - (3) o nome do curso e as datas de início e término da instrução; e
- (4) a duração do curso ou a carga horária das matérias na declaração de que o aluno completou, respectivamente, o curso ou a parte teórica do curso com aproveitamento.**
- (5) assinaturas do diretor da escola e do aluno."

Sessão 141.93 do RBHA 141 Emenda 141-01

"141.93 - REGISTROS DE INSTRUÇÃO

- (a) Toda escola de aviação civil deve manter registros atualizados dos dados referentes a cada aluno matriculado em qualquer de seus cursos. **Os registros devem incluir:**
- (1) a data em que o aluno foi matriculado;
 - (2) a frequência do aluno, as matérias cursadas, bem como os graus obtidos em todos os testes e **as fichas dos vãos ou das atividades práticas realizadas; e**
 - (3) a data em que o aluno concluiu o curso ou apenas sua parte teórica ou transferiu-se para outra escola.
- (b) Toda escola de aviação civil deve manter os registros de instrução por, no mínimo, 4(quatro) anos a partir da data em que o aluno concluiu a parte teórica e/ou a parte prática do curso ou se transferiu para outra escola.
- (c) A escola de aviação civil deve fornecer cópia do histórico escolar, ao final ou a qualquer momento no decorrer do curso."

Sessão 141.83 do RBAC 141 Emenda nº 01

"141.83 Histórico da instrução

- (a) O CIAC deve emitir um histórico da instrução, de acordo com o modelo estabelecido no MIP, a cada aluno que conclua satisfatoriamente um curso com programa de instrução aprovado ou que seja transferido antes de concluir o referido curso.
- (b) O histórico da instrução deve conter a relação de todas as disciplinas e atividades cursadas em que o aluno tenha sido aprovado, contendo, para cada disciplina ou atividade:
- (1) a nota final do aluno;
 - (2) o percentual de frequência do aluno; e
 - (3) a carga horária.
- (c) O histórico da instrução deve compreender o registro do aproveitamento de estudos ou de experiência prévia."

Sessão 141.83 do RBAC 141 Emenda nº 01

"141.85 Prestação de informações à ANAC O CIAC deve fornecer à ANAC, dentro da forma e dos prazos estabelecidos pela Agência, quaisquer informações de interesse da certificação, tais como informações sobre cursos autorizados, alunos, pessoal requerido, instalações, etc."

Apêndice B da IS 00-008B

"Instruções para preenchimento da Declaração de Instrução

A Declaração de Instrução deverá ser preenchida conforme as instruções abaixo:

(...)

(...)

Dados do instrutor responsável pela liberação: o instrutor responsável pela liberação será aquele que ministrou a última instrução e endossou o candidato para realização do exame de proficiência."

MMA 58-4 - MANUAL DE CURSO DE PILOTO PRIVADO-HELICÓPTERO

"1.2. FINALIDADES

Este manual de curso tem por finalidades:

a) estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária de cada matéria da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso;

(...)

8.5.2. PRÁTICA DE VÔO

(...)

(...)

8.5.2.1 Fase I - Pré-solo (PS)

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

(...)

(...)

8.5.2.2

(...)

8.5.2.3

Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01, aprovado pela PORTARIA Nº 3.969/SPO, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018:

II. ANÁLISE

Foram encontradas não-conformidades que correspondem às infrações de códigos 141081, 141090 e 141102 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01, aprovado pela PORTARIA Nº 3.969/SPO, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018:

A escola ministrou curso que não satisfaz ao padrão específico indicado no manual do curso homologado, presente no MMA 58-4 - MANUAL DE CURSO DE PILOTO PRIVADO-HELICÓPTERO, de caráter obrigatório, conforme item 1.2 a), quanto à:

ausência da missão PS15:

ausência de voo solo na missão BA02, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 19, linha 1;

ausência de voo solo na missão BA04, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 21, linha 8;

ausência de voo solo na missão BAR1 (BA04), conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 22, linha 1;

ausência de voo solo na missão BA06, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 23, linha 4;

ausência de voo solo na missão BA07, conforme POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 010/PRKNNM/2016, página 39, linha 3;

ausência da missão NV03;

ausência da missão NV04;

A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Cademeta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado, quanto à: inexistência de voo solo, identificados por meio de POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 e 010/PRKNNM/2016, contrariando o Tipo de voo SOLO do MMA-58-4, e incorretamente registrado o Tipo de Voo como Piloto em Comando na Ficha de Voo e o Tempo de Voo como Piloto em Comando na CIV:

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 19, linha 1; MMA-58-4 BA02, Ficha de Voo 036218 e CIV página 8, linha 19;

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 21, linha 8, MMA-58-4 BA04, Ficha de Voo 036310 e CIV página 10, linha 1;

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 22, linha 1, MMA-58-4 BAR1 (BA04), Ficha de Voo 036230 e CIV página 10, linha 2;

Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 23, linha 4, MMA-58-4 BA06, Ficha de Voo 035775 e CIV página 10, linha 5;

Diário de Bordo 010/PRKNNM/2016, página 39, linha 3, MMA-58-4 BA07, Ficha de Voo 036312 e CIV página 10, linha 14;

inexistência de 05 (cinco) horas de navegação solo, identificados por meio de POB - pessoas a bordo 02, presentes no Diário de Bordo 040/PREFA/2019, página 17, linhas 2 e 3 e página 25, linhas 6, 7 e 8;

utilizar instrutor na instrução prática sem ter cadastro no corpo de instrutores da EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64, Anexo SINTAC - Instrutores (4743403), para: o instrutor DANIEL FELIPE SOARES (CAP. FELIPE), CANAC 137669, referente ao voo realizado em 13/09/2019, presentes no Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019, página 22, linha 7;

III. CONCLUSÃO

Diante da constatação de registro de horas de voo solo, sem tê-las efetivamente realizadas, referente à infração de código 141081, cujo caráter é sancionatória, recomenda-se:

a emissão de multa ou a suspensão da homologação do curso prático de Piloto Privado de Helicóptero - PPH da EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64.

comunicar a GCEP/SPO para que adote as providências que julgarem cabíveis quanto ao descumprimento dos requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado, referentes ao voo solo, conforme Sessão 61.81 do RBAC 61 Emenda nº 13, para o Sr. LUCAS MOREIRA MONARD (CANAC 356616).

Diante da constatação da ausência das Missões PS15, NV03 E NV04, presentes no MMA 58-4 - MANUAL DE CURSO DE PILOTO PRIVADOHELICÓPTERO, e de caráter obrigatório, conforme item 1.2 a), referente à infração de código 141090, cujo caráter é preventiva, recomenda-se solicitar à EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., 03.622.266/0001-64 o cumprimento da referida legislação.

(...)

(grifos no original)

Importante se registrar as considerações e análises técnicas apresentadas pelo setor de decisão de primeira instância (SEI! 6071740), conforme apontado, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6071740)

(...)

2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

14. Após análise do Anexo 5686307, foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
RAFAEL SINVAL DE PINHO TAVARES(101061)	29/11/2019	28/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero

BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	23/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

15. Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Lucas Moreira Monard (CANAC 356616) apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 14/08/2019, registrada pelo instrutor Sr. Rafael Tavares (CANAC 101061), com declaração de que o mencionado aluno "*cumpra os requisitos da seção 61.61 e esta proficiente para realizar voos solo em um H269*". Esse mesmo documento registra os voos de 14/08/2019, 28/08/2019, 29/08/2019, 02/09/2019, **03/09/2019** e 04/09/2019 (aeronave PR-EFA). Todo os voos apresentam informação de voos solo (função: **piloto em comando**), exceto os voos de 14/08/2019 e 28/08/2019 (**duplo comando**).

16. O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso*" (Grifos nosso). O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

17. As fichas de voo (5686305) registram voos realizados pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard, com as seguintes informações principais:

- **Ficha 036218:** Voo de instrução (curso PPH) em **03/09/2019** (10h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA02 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

- Ficha 036215: Voo de instrução (curso PPH) em 02/09/2019 (10h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA01 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

18. Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 02** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <<https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

19. Contudo, na folha 19 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5686303] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 03/09/2019 até 05/09/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard (CANAC 356616) na linha/etapa 01 e 04 (voo de **03/09/2019** - 10h00 e voo de 04/09/2019 - 08h00, respectivamente). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Identificação da Tripulação" e "Função à bordo"), verifica-se **não se tratarem de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

20. Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

21. O RBAC 61 é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições") que: "(20) *Tempo de voo solo* significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

22. Frise-se ainda que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) **como piloto em comando ou voo solo;**

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) *Registro das horas de voo na função:*

(1) *hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;*

(...)

(d) *É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.*" (Grifos nossos)

23. Mister considerar que os instrutores da autuada (Sr. Rafael Tavares e Sr. Bruno Rocha), com carimbo da autuada, **declararam na CIV do aluno** (Anexo 5686301) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

24. Por fim, destaca-se que, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento	Situação	Tipificação da Não	Aplicabilidade	Providência	Preço*
--------	--------	---------------	----------	--------------------	----------------	-------------	--------

Código	Título	Normativo	Esperada	Não Conformidade	Aplicação	Administrativa	Prazo
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensão a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

2.3. CONCLUSÃO

25. Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036218: Voo de instrução em **03/09/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

26. Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6071946) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

27. Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

28. Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Observa-se tratar, *assim*, de descumprimento da alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

A empresa interessada, apesar de, *devidamente*, notificada, quanto ao referido Auto de Infração, em 11/05/2021 (SEI! 5696449 e 5704887), não apresentou a sua defesa (SEI! 5849973), perdendo a oportunidade de se arvorar contra as alegações da fiscalização desta ANAC (**Vide NOTAS IMPORTANTES, ao final**).

A empresa interessada, *devidamente*, notificada, em 01/09/2021 (SEI! 6148983 e 6157367), quanto à decisão de primeira instância, apresenta o seu recurso, em 10/09/2021 (SEI! 56198892 e 6198891), oportunidade em que alega que:

(i) a nulidade da infração, tendo em vista, *segundo alega*, restar incorreta a capitulação - Quanto ao enquadramento do ato tido como infracional, deve-se tecer alguns comentários, *conforme abaixo*.

A infração foi enquadrada na parte final da alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA, conforme já disposto acima, *in verbis*. Observa-se que as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo, aero agrícola, entre outras) se enquadram dentre aquelas dispostas no inciso III, pois, apesar de serem consideradas autorizadas pelo CBA, não se deve realizar uma interpretação restritiva, sob pena, *do contrário*, inviabilizar a fiscalização de tais empresas, nas diversas infrações dispostas pelo próprio diploma legal. Esta questão já foi, *no passado*, intensamente debatida, mas solidificada com a promulgação em 05/10/1988 da Constituição da República Federativa do Brasil - CR/88, da qual poderemos retirar os dispositivos abaixo, *in verbis*:

CR/88

(...)

Art. 21. Compete à União:

(...)

XII - explorar, diretamente ou mediante **autorização, concessão ou permissão**:

(...)

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

(...)

(grifos nossos)

Verifica-se, *claramente*, a competência da União na exploração da navegação aérea, podendo ser sob a forma direta, *ou indireta*, sob a forma de concessão, permissão ou autorização. O referido dispositivo engloba toda a navegação aérea, podendo abranger a resultante da prestação de serviço público ou, também, a navegação aérea privada (particular). Entretanto, a Carta Magna, ao especificamente se referir à prestação de serviços públicos, admite apenas o regime de concessão ou de permissão, conforme poderemos observar no dispositivo, abaixo transcrito, *in verbis*:

CR/88

(...)

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

(...)

(grifos nossos)

Identifica-se que, no que tange a prestação de serviços públicos, a CR/88 adota apenas estes dois institutos, não prevendo a adoção da autorização para tal prestação, *talvez*, pelo seu caráter extremamente precário, o qual não atinge os objetivos do interesse público em jogo. Este dispositivo constitucional desconstituiu todo o questionamento quanto ao termo "permissionária" utilizado no inciso III do artigo 302 do CBA, bem como, *salvo engano*, obriga a adoção do termo permissão no lugar de autorização, em diversos outros artigos deste CBA, desde que em se tratando de prestação de serviço público, como se observa em todos aqueles constantes do Capítulo III – Serviços Aéreos Públicos do Título VI – Dos Serviços Aéreos.

Mesmo antes da promulgação da CR/88, este entendimento já estava sendo delineado, na medida em que o próprio artigo 217 do CBA estabelecia que a autorização para a prestação de serviço público por empresa de transporte aéreo não-regular possuía um prazo de 05 (cinco) anos, estes renováveis por igual período, característica mais próxima do instituto da permissão do que da própria autorização. Também, o artigo 219 do CBA cita que as empresas autorizadas "sujeitam-se à permissão correspondente", num flagrante de utilização equivocada desses dois institutos. A CR/88 terminou com este equívoco existente no CBA, cabendo, assim, a este analista a interpretar o dispositivo legal sob a forma sistêmica, afastando, *neste caso*, a interpretação literal.

A Lei nº. 8.987, de 13/02/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previstos no art. 175 da CR/88, e dá outras providências, também, contribuiu para este entendimento ao definir o instituto da permissão, no dispositivo abaixo descrito, *in verbis*:

Lei nº. 8.987/95

(...)

Art. 2o Para os fins do disposto nesta Lei, **considera-se**:

(...)

IV – **permissão de serviço público**: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. (...)

(grifos nossos)

Quanto à parte final da alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA, pode-se identificar que as empresas concessionárias ou permissionárias devem respeitar as demais normas complementares, *principalmente*, as que dispõem sobre os serviços aéreos, *como é o caso da ora recorrente*, a qual presta, *sim*, serviços aéreos.

A respeito da conceituação e definição da expressão "serviços aéreos", deve ser considerado o que dispõe o CBA, conforme apresentado a seguir, *in verbis*:

CBA

(...)

Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221).

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

(...)

Art. 180. A **exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão**, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de **serviços especializados**.

(...)

Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

(...)

VI - ensino e adestramento de pessoal de voo;

(...)
(sem grifos no original)

Verifica-se, *então*, que as atividades de ensino e adestramento de pessoal de voo são considerados serviços aéreos especializados públicos. *Portanto*, o descumprimento de uma norma afeta à tal tipo de atividade, em afronta ao previsto na parte final da alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA. *Porém*, quando da capitulação em tal dispositivo do CBA há a necessidade de se apontar a norma sobre o serviço aéreo que foi infringida. Observa-se que, *no caso em tela*, o AI nº 001578.I/2021 (SEI! 5686297) identifica, *claramente*, que foi contrariado uma norma complementar, *ou seja*, o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Diante do exposto, deve-se afastar a alegação do recorrente, ao se considerar adequada a capitulação constante do presente processo.

(ii) que a lavratura do referido Auto de Infração não se encontra dentro de seus requisitos necessários para a sua validade - Não se verifica qualquer tipo de mácula na lavratura do referido Auto de Infração, pois este possui todos os elementos necessários para a inauguração deste processo administrativo sancionador em face da empresa recorrente. Não se verificou, *em todo o presente processamento*, qualquer tipo de vício que possa resultar na nulidade de qualquer um dos atos administrativos exarados, estando o presente processo pronto para receber uma decisão de segunda instância por esta ASJIN.

(iii) a nulidade da decisão de primeira instância - *Como se observa no ato exarado*, o qual, *ao final*, aplicou uma sanção de multa à empresa interessada, não se identifica qualquer tipo de mácula que possa resultar na anulação do referido ato, pois este possui todos os fundamentos de fato e de direito necessários para a aplicação da sanção. Observa-se que o ato administrativo exarado está, *devidamente*, motivado, não havendo qualquer tipo de vício que possa prejudicar o seu alcance. Quanto à aplicação ou não do instituto da *infração de natureza continuada*, *conforme requerido pela recorrente*, este relator, *oportunamente*, irá tecer alguns comentários.

(iv) a possibilidade de aplicação do instituto de natureza continuada - A empresa alega que o presente processo possui relação com outros, os quais poderiam resultar de atos resultantes de *infrações de natureza continuada*. Quanto a esta alegação, este Relator, *mais especificamente*, no item "da dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo", irá apresentar as suas considerações, no sentido de acatar ou não ao requerimento da recorrente.

(v) que ocorreu a penalização por múltiplas infrações idênticas originadas do mesmo fato e possuindo a mesma natureza - A empresa alega ter ocorrido o princípio do *bis in idem*, o que não pode prosperar, pois, *como visto acima*, os fatos geradores são autônomos, distintos, não podendo ser aplicado o referido princípio, pois não se trata de penalização do infrator pelo mesmo ato infracional mais de uma vez. *No entanto*, o que cabe ser analisado, *conforme já pontado acima*, é se os atos infracionais cometidos poderão ou não serem considerados como de *natureza continuada*.

(vi) afronta aos princípios da *proporcionalidade* e da *razoabilidade* - Esta alegação não pode prosperar, pois, *como visto acima*, todos os atos administrativos exarados se encontram dentro da normatização vigente, sendo aplicado o valor constante da Tabela de Valores existente no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da Resolução ANAC nº 472/18. A este servidor público, *ao exercer as suas competências legais e normativas*, não cabe questionar a legalidade das normas, *adequadamente*, elaboradas e colocadas em vigor por esta ANAC, com exceção das manifestamente ilegais, *o que não é o caso*.

Sendo assim, deve-se apontar que a empresa interessada, *em sede recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância, foi reconhecida a existência de uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. nº 472/18, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

CAPÍTULO II - DO PROCESSO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

(...)

(sem grifos no original)

Para se configurar a circunstância atenuante, esta prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 ("reconhecimento da prática da infração"), o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, *ou seja*, o atuado deve reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

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

No caso em tela, pode-se entender que a empresa, *em sede recursal*, não reconheceu o cometimento da infração apontada no referido Auto de Infração, na medida em que se arvora contra a decisão de primeira instância, apresentando diversos argumentos para afastar a sua responsabilização. *Desta forma*, considera-se que não houve a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Com relação à condição atenuante prevista no inciso II §1º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº. 472/18, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações da entidade interessada tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

Importante registrar que o simples cumprimento da norma, *após a ação de fiscalização do agente fiscal desta ANAC*, o qual identificou o ato tido como infracional ora processado, não pode servir como excludente deste ato, nem tão pouco como condição atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18. A observação e o cumprimento da normatização em vigor faz parte das atribuições dos entes regulados, o que, *do contrário*, restará o afronta, o qual, *após o devido e necessário processamento*, deverá restar aplicada a sanção adequada, *se for o caso*.

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso III do 1º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18, pode-se concordar com esta posição, na medida em que, *em consulta*, realizada em 17/11/2021, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente à interessada, observa-se a ausência de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

CAPÍTULO II - DO PROCESSO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

(...)

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos.

§ 3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.

§ 4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

§ 5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do autuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e agravantes.

§ 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância.

(...)

(sem grifos no original)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Importante ressaltar que o presente processo não contém a necessária materialização das condições agravantes previstas nos incisos III ("a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração") e IV ("a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo"), ambos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18. Esta ASJIN tem o entendimento de que, *para a configuração destas condições agravantes e das demais*, o agente fiscal deve apresentar, *expressamente*, as suas necessárias observações e explicações/justificativas que possam vir a materializar, *com segurança*, a necessária aplicação destas condições, não havendo espaço para a sua sumária aplicação, esta desprovida de qualquer tipo de apresentação de como elas se materializaram no caso em concreto, sob pena, *do contrário*, restar maculado o ato administrativo pela arbitrariedade.

Em sendo assim, observa-se existir uma circunstância atenuante e nenhuma condição agravante, conforme previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do artigo 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Destaca-se que, com base no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da sanção de multa referente à alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

No entanto, antes de se determinar o valor definitivo da sanção de multa a ser aplicada, esta referente ao Processo nº 00065.018290/2021-26, deve-se analisar a possibilidade ou não da aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, conforme requerido pela empresa recorrente.

Quanto à Aplicabilidade do Instituto da Infração Continuada por esta ANAC:

Observa-se que, *em sede recursal*, a empresa interessada, *ao se referir a outros processos administrativos em seu desfavor*, aponta a possibilidade da ocorrência do instituto da *infração de natureza continuada*, na medida em que, *segundo afirma*, todos os atos possuem a mesma natureza, sendo enquadrados na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Este Relator, em 08/11/2021, às 08h40min, recebeu, *para análise e proposição de decisão*, os seguintes processos, conforme apresentados na Tabela abaixo:

Tabela de Processos Recebidos para Análise:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Ato Infracional	Enquadramento	Autuado	Aluno	Sanção	SIGEC
00065.018290/2021-26	001578.I/2021	03/09/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. LUCAS MOREIRA MONARD, CANAC 356616	R\$ 4.000,00	672544219
			Registrar/endossar					

00065.018021/2021-60	001536.I/2021	21/10/2019	<i>a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. WILSON OLIVEIRA DOS REIS JUNIOR, CANAC 353527	R\$ 4.000,00	672542212
00065.018009/2021-55	001534.I/2021	06/09/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. WILSON OLIVEIRA DOS REIS JUNIOR, CANAC 353527	R\$ 4.000,00	672541214
00065.018710/2021-74	001639.I/2021	02/09/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. GUILHERME SOARES MOTA, CANAC 356573	R\$ 4.000,00	672543210
00065.016141/2021-22	001338.I/2021	20/08/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. WILSON OLIVEIRA DOS REIS JUNIOR, CANAC 353527	R\$ 4.000,00	672540216
00065.018638/2021-85	001634.I/2021	06/09/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. HUDSON COSTA MAGALHAES, CANAC 356503.	R\$ 4.000,00	672553218

			previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.					
00065.018639/2021-20	001635.I/2021	17/09/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. HUDSON COSTA MAGALHAES, CANAC 356503	R\$ 4.000,00	672552210
00065.018422/2021-10	001592.I/2021	17/09/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. LUCAS MOREIRA MONARD, CANAC 356616	R\$ 4.000,00	672551211
00065.018426/2021-06	001594.I/2021	21/10/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. LUCAS MOREIRA MONARD, CANAC 356616.	R\$ 4.000,00	672550213
00065.018715/2021-05	001641.I/2021	21/10/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. GUILHERME SOARES MOTA, CANAC 356573	R\$ 4.000,00	672549210
			Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c	EFAI - ESCOLA	Sr. LUCAS MOREIRA		

00065.018320/2021-02	001584.I/2021	06/09/2019	<i>comprovação ou experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	DE AVIACAO CIVIL LTDA.	MOREIRA MONARD, CANAC 356616	R\$ 4.000,00	672548211
00065.018610/2021-48	001632.I/2021	20/08/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. HUDSON COSTA MAGALHAES, CANAC 356503	R\$ 4.000,00	672547213
00065.018713/2021-16	001640.I/2021	06/09/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. GUILHERME SOARES MOTA, CANAC 356573	R\$ 4.000,00	672546215
00065.018612/2021-37	001633.I/2021	04/09/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. HUDSON COSTA MAGALHAES, CANAC 356503	R\$ 4.000,00	672555214
00065.018693/2021-75	001638.I/2021	19/08/2019	<i>Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. GUILHERME SOARES MOTA, CANAC 356573	R\$ 4.000,00	672554216
			<i>Registrar/endossar a Escola hora(s)</i>					

00065.018349/2021-86	001585.I/2021	09/09/2019	de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	EFAI - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA.	Sr. LUCAS MOREIRA MONARD, CANAC 356616	R\$ 4.000,00	672545217
----------------------	---------------	------------	---	---	--------------------------------------	--	--------------	-----------

Como se pode observar, todos os processos referidos na Tabela acima possuem semelhança entre si, justificando-se, assim, a análise da possibilidade ou não de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*. A princípio, verifica-se que o setor de decisão de primeira instância tratou a todos estes processos de forma individualizada, não considerando a aplicação do referido instituto.

Conforme verificado, no presente processo (Processo nº 00065.018290/2021-26), em decisão de primeira instância (SEI! 6071740), "[após] análise do Anexo 5686307, foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, (...)", apresentado uma Tabela informativa, conforme abaixo"

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
RAFAEL SINVAL DE PINHO TAVARES(101061)	29/11/2019	28/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	23/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Observa-se que o presente (Processo nº 00065.018290/2021-26), se refere apenas ao aluno Sr. LUCAS MOREIRA MONARD, CANAC 356616, em conformidade com o apontado no referido Auto de Infração.

Importante ressaltar que o setor de decisão de primeira instância (SEI! 6071740), *no presente processo*, identificou apenas um ato infracional, bem como não entende ser possível a aplicação do *instituto da infração de natureza continuada*, conforme apontado, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6071740)

(...)

2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

2.3. CONCLUSÃO

25. Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036218: Voo de instrução em **03/09/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

26. Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6071946) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

27. Restou configurada a prática de 01 (uma) infração à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

28. Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(sem grifos no original)

Conforme estabelecido pelo referido Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI! 5507386), aquela Superintendência aponta, *expressamente, in verbis*:

Despacho SPL (SEI! 5507386)

(...)

2. [...] A existência de um conjunto de autos acumulados representa uma oportunidade para a definição de diretrizes e posicionamentos da nova superintendência quanto às **metodologias de dosimetria na aplicação de medidas administrativas**. Nesse contexto, foi apontado pela equipe da CJDE a necessidade de definição sobre a metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, uma vez que existem, no âmbito da ANAC, diferentes posicionamentos registrados ao longo dos anos, sem, contudo, haver definição resolutiva a respeito do método a ser utilizado em normas ou instruções aprovadas pela Diretoria

Colegiada.

3. A questão supracitada foi levada ao conhecimento da Superintendente de Pessoal da Aviação Civil que, em coordenação com as Gerências que compõem a UDVD, determina:

3.1. A contagem das ocorrências “por voo” registrado.

3.2. A aplicação do instituto da infração continuada na forma estabelecida pela Seção IX-A da Resolução nº472 de 6 de junho de 2018, ou seja, apenas quando não for identificada a situação descrita pelo parágrafo único do Art. 37-A. a) Para fins de aplicação das diretrizes acima, considera-se configurada a existência de prática que evidencia violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e administração o lançamento de voos inexistentes na CIV.

4. A determinação apresentada fundamenta-se no fato de que: a ação de incluir, propositalmente, voo fictício, em documento destinado à obtenção de licenças e habilitações relativos à certificação profissional, é, além de grave do ponto de vista da violação ao dever de lealdade e boa-fé entre administrado e administração, consumada de forma independente a cada registro, ou seja, a cada voo inexistente que o regulado alega ter realizado com o objetivo de burlar o processo de certificação de pessoal da aviação civil.

(...)

6. É o entendimento da SPL que os principais fatores balizadores na aplicação de medidas administrativas no caso de inclusão de registro falso em CIV são: o benefício indevido que o interessado pretende ter, ou seja, a relação entre o quantitativo de horas de voo falsas informadas e o quantitativo requerido para a emissão ou revalidação da licença/habilitação; a função que o piloto exerce e o respectivo nível de risco a que ele expõe terceiros e o sistema de aviação civil; e, finalmente, a reincidência ou a participação em esquemas de fraudes no processo de certificação de pessoas ou instrução. Assim, nas hipóteses permitidas pelos normativos vigentes, deve a CJDE/GTAS/SPL considerar esses fatores, não exaustivos, durante o desenvolvimento e aplicação dos métodos de dosimetria que devem considerar tanto a sanção pecuniária quanto as demais medidas previstas nos normativos vigentes.

(...)

(grifos no original)

Sendo assim, observa-se que o decisor de primeira instância (SEI! 6071740), com base no Parecer SPL, de 20/04/2021 (SEI! 5507386), *no presente processo*, entendeu, *no presente processo*, haver um único ato infracional e não ser possível adotar o instituto da *infração de natureza continuada* com relação aos demais atos infracionais, os quais foram apurados por ocasião da fiscalização realizada por esta ANAC (vide **Tabela de Processos Recebidos para Análise** acima). *No entanto*, deve-se verificar, *sim*, a possibilidade ou não da aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, pois, *como visto*, todos os atos identificados como infracionais nos referidos processos resultam da mesma ação fiscal, possuem o mesmo agente passivo, bem como o mesmo enquadramento legal e normativo.

Em sendo assim, cabe a este Relator analisar a possibilidade ou não de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, oportunidade em que apresenta as suas considerações a seguir, para, *ao final*, sugerir.

Deve-se reconhecer que o instituto da *infração continuada* foi extraído do *Direito Penal*, no âmbito do *Direito Administrativo*, apesar de receber aceitação restrita junto à doutrina administrativista.

Maysa Abrahão Tavares VERZOLA, em sua obra **Sanção no Direito Administrativo**, São Paulo: Editora Saraiva, 2011. p. 52, quanto à diferença entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo*, assim aponta alguns contornos, conforme abaixo:

Enquanto pessoa autônoma, as normas constitucionais e legais de Direito Penal limitam sua liberdade como indivíduo. Já as normas de Direito Administrativo dirigem-se ao aspecto societário, comunitário, do indivíduo, em busca do bem-estar e progresso social. [...] Enquanto o delito penal seria uma lesão que põe em perigo direitos subjetivos protegidos juridicamente, o ilícito administrativo nada mais seria que um comportamento contrário aos interesses da Administração.

No entanto, apesar da independência em seus princípios e suas finalidades, o *Direito Administrativo Sancionador* deve reconhecer a sua tangência com o *Direito Penal*, talvez, pela sua característica sancionatória, a qual é exercida pela Administração Pública quando no pleno exercício de seu *poder de polícia*. Por esse prisma, pode-se entender, então, que o *Direito Penal* “empresta” ao *Direito Administrativo Sancionador*, entre outros, a obrigatoriedade de se observar alguns de seus princípios, *guardadas as devidas proporções e peculiaridades*, como, *por exemplo*: *in dubio pro reo*, irretroatividade das normas (a não ser para beneficiar o réu) e o da tipicidade específica. Todos os princípios referenciados foram, *inclusive*, amplamente utilizados pelos decisores no âmbito desta ANAC, em decisões anteriores em sede de segunda instância administrativa (vide decisões da ex-Junta Recursal).

Sendo assim, não se pode afastar, *preliminarmente ou por completo*, a possibilidade de se considerar a aplicação do instituto do *crime continuado*, ou, no linguajar administrativo, *conduta continuada* ou *infração continuada*, esta última expressão mais próxima e adequada aos processamentos administrativos em curso nesta ANAC.

Quanto ao *crime continuado*, o Código Penal brasileiro - CP adotou a teoria da ficção jurídica, por opção de política criminal, evitando assim a aplicação de sanções penais severas e desnecessárias, preservando um dos fins da penalização, ou seja, a ressocialização do criminoso. Em conformidade com o *caput* do art. 71 do CP, diz-se que há *crime continuado* quando o agente, mediante mais de uma conduta, comete mais de um crime da mesma espécie, sendo necessário, também, que os crimes guardem relação no que diz respeito ao tempo, ao lugar, à maneira de execução e a outras características que façam presumir a *continuidade delitiva*, esta punida pela aplicação de uma única pena, se idênticas, mas se referindo a apenas um só dos crimes. *Ainda por este dispositivo*, sendo as penas diversas, a pena aplicada, *caso se identifique a continuidade delitiva*, será a mais grave, contudo, *em qualquer caso*, a pena será aumentada

de um sexto (1/6) a um terço (1/3).

Salvo melhor juízo, pode-se, *sim*, considerar a possibilidade da aplicação deste instituto, *presente no Direito Penal*, onde, através da aplicabilidade do conceito de *crime continuado*, se poderá aplicar, também, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, e, *em especial*, no âmbito desta ANAC. No entanto, *a princípio*, observa-se que o referido conceito não se encontra respaldado, em se tratando de processos administrativos sancionadores desta ANAC, na medida em que não se tem notícia de haver qualquer previsão normativa, *primária ou complementar*, no âmbito deste órgão regulador. Importante se reforçar que, *como visto acima*, até mesmo no *Direito Penal*, para se considerar a incidência do *crime continuado*, exige a incidência de alguns critérios/parâmetros, os quais se encontram, *previamente*, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do referido instituto (*caput* do art. 71 do Código Penal), de forma que, *caso haja adequação aos requisitos dispostos*, só então, o aplicador do direito poderá confirmar a incidência do referido instituto no caso concreto.

No entanto, não se pode confundir a possibilidade de utilização de conceitos extraídos e próprios do *Direito Penal*, quando diante de questões similares no âmbito administrativo, com a sua obrigatoriedade de aplicação, mesmo quando diante de clara afronta aos princípios basilares da Administração Pública.

Lembra-se que o "pilar central" da Administração Pública se fundamenta no *princípio da legalidade*, determinando que a ação estatal deve ser pautada dentro do ordenamento normativo em vigor, considerando-se, assim, o seu sentido amplo (leis, decretos, normas complementares, atos normativos, *entre outros*). A Administração só pode/deve agir caso esteja em consonância com o ordenamento normativo, *ou seja*, sempre em perfeita observância ao referido comando normativo aplicável, o que, *inclusive*, se encontra, *expressamente*, previsto em nossa Carta Magna (*caput* do art. 37 da Constituição da República - CR/88), bem como, na legislação infraconstitucional (*caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99).

Nesse sentido, deve-se apontar que a questão se encontra pacificada na doutrina majoritária, onde, *inclusive*, Alexandre Santos de ARAGÃO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62, assim define o *princípio da legalidade*, abaixo *in verbis*:

O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie.

Para Celso Antônio BANDEIRA DE MELLO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105, o *princípio da legalidade* pode ser conceituado de forma similar, *a saber*:

O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize.

No âmbito do processo administrativo sancionador, assim aponta Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006. p. 55:

[...] A norma do inciso II do art. 5º da CF não excepcionou nenhuma hipótese, nem outorgou maiores poderes a Administração para que esta agisse de forma arbitrária (entendendo-se o arbitrário como atuação independentemente da lei).

Quanto à jurisprudência, *por sua vez*, observa-se o Superior Tribunal de Justiça - STJ, o qual, *inúmeras vezes*, já lançou mão deste princípio, ratificando, assim, o conceito adotado, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria." II - **Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal.** O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 10/05/2007, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715) (**grifos nossos**).

Reforça-se que a Administração só pode atuar diante da prévia previsão legal e/ou normativa, *ou seja*, em consonância com o que já se encontra determinado pelo ordenamento jurídico. A aplicação deste instituto, *ou qualquer outro que seja*, desde que não esteja inserido previamente no ordenamento, fere o *princípio da legalidade*, conforme acima definido, devendo ser afastado do âmbito desta Administração Pública.

Em suma, deve-se reconhecer a estreita relação existente entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo Sancionador*, guardadas, *claro*, as devidas e necessárias especificidades, cada qual na proteção e guarda de seus próprios bens jurídicos distintos. Diante de um caso concreto, optando o administrador por lançar mão de algum dos princípios próprios do *Direito Penal*, deve-se, *necessariamente*, estar alinhado aos ditames legais e/ou normativos, tendo em vista a vinculação do Poder Público ao *princípio da legalidade*, imprescindível ao pleno exercício do Estado Democrático de Direito. Sendo assim, quanto à

aplicabilidade do instituto da *infração continuada* por esta ANAC, conceito extraído do *Direito Penal*, poderá ser, *sim*, utilizado, mas desde que, *previamente*, definido/conceituado pela legislação e/ou normatização específica sobre a matéria, oportunidade em que deverá, ainda, determinar os seus contornos e limites/parâmetros, para, *só então*, serem aplicados aos casos em geral.

Recentemente, deve-se reconhecer que esta ANAC elaborou dispositivo normativo complementar específico sobre o instituto da *infração continuada*, apresentando seus necessários parâmetros, de forma a ser aplicado, *com segurança*, nos processamentos em curso.

Deve-se entender que, *hoje*, se está diante do necessário conceito e imprescindíveis contornos fáticos e jurídicos, para a aplicação ou não o instituto da *infração continuada*, se tornando possível a sua aplicação, *no caso em tela ou em qualquer outro caso concreto no âmbito desta ANAC*, em atenção ao *princípio da legalidade*.

Observa-se referência à Lei nº. 9.873/99, a qual *estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências*, onde, *em especial em seu artigo 1º*, determina a incidência do instituto da prescrição em cinco anos para a ação punitiva da Administração, quando no exercício do seu *poder de polícia*, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data do ato ou, **no caso de infração permanente ou continuada**, do dia em que tiver cessado. Nesse sentido, explica-se que tal dispositivo, apesar de reconhecer, *em âmbito administrativo*, a possibilidade de se ter *infração continuada*, *conforme, inclusive, apontado acima*, não viabiliza a sua, *plena e imediata*, aplicabilidade, na medida em que não constitui, *previamente*, o seu conceito/definição, bem como, não estabelece as condições/requisitos necessários no âmbito administrativo desta ANAC e dentro da esfera aeronáutica.

Ao se debruçar sobre a doutrina de Fernandes de OLIVEIRA e de Daniel FERREIRA, deve-se concordar com os ilustres juristas, como, *inclusive já foi abordado acima*, ou seja, entende-se haver, *sim*, a possibilidade de se aplicar, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, o instituto da *infração continuada*. No entanto, a exemplo do Código Penal (*caput* do art. 71), o instituto da *infração continuada* deve, *antes de tudo*, ser conceituado, ou melhor, definido no campo de sua atuação, *no caso o aeronáutico*, além de considerar as condições/parâmetros que devem ser, *necessariamente*, observados para que se possa caracterizar, *plenamente*, a sua incidência, tudo de acordo com um ordenamento jurídico prévio, em consonância com o *princípio da legalidade*.

Importante registrar que o próprio citado professor Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005. p. 109, no capítulo 20 - Concurso de Infrações e Aplicação de Sanções, *mais especificamente referente à questão*, no item 20.1 *Infração continuada*, reconhece, conforme abaixo, *in verbis*:

Há entendimento jurisprudencial que considera a aplicação de multa única para a série de infrações, como um estímulo à prática do ilícito. [...]

Nota-se que o ilustre doutrinador, apesar de favorável à aplicação do instituto da *infração continuada*, registra importante observação, a qual deve ser levada em consideração por qualquer órgão regulador de determinada atividade. O fato de, *até hoje*, não ter se materializado a necessária definição do referido instituto pelas áreas técnicas, bem como, não ter sido normatizado e determinados os necessários requisitos/condições para a sua aplicação, torna-se a sua aplicabilidade, *sem tais critérios, no mínimo*, temerária e, *principalmente*, contrária aos interesses da Administração Pública.

Ainda nesta mesma obra, OLIVEIRA (2005, p. 107) cita o art. 266 da Lei nº. 9.503, de 23/09/1997 - Código de Trânsito Brasileiro, o qual assim dispõe, *in verbis*:

CTB

(...)

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

(...)

Observa-se que o referido acima diploma legal, ao conferir a regulação no que tange às questões relativas ao trânsito brasileiro, prevê a cumulatividade das sanções, em se tratando de duas ou mais infrações, mesmo que simultaneamente.

À época dos atos tidos como infracionais, *ou seja*, no período compreendido entre os dias 19/08/2019 e 21/10/2019, já se encontrava em vigor a Resolução ANAC nº. 472/18, esta que, *hoje*, já se refere, *expressamente*, ao instituto da *infração de natureza continuada*, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

TÍTULO III
DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS SANCIONATÓRIAS

(...)

Seção VII

Da Decisão em Primeira Instância

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

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

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações

cometidas, **salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.**

§ 3º Na hipótese de decisão de sanção de multa pela autoridade julgadora, será lançado um único crédito em montante correspondente ao somatório das multas previstas para cada uma das infrações cometidas.

(...)

(sem grifos no original)

Ocorre que a Resolução ANAC nº. 566, de 12/06/2020, deu nova redação ao referido acima §2º, oportunidade em que passou a vigorar com o texto abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Art. 32.

(...)

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, observado o art. 37-A desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

Observa-se, *então*, que o "normativo específico", referido na redação original do §2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/18, foi implementado com a mudança na redação deste mesmo dispositivo, o qual nos remete ao art. 37-A, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX-A - Da Infração Administrativa de Natureza Continuada (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula: (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}

Em que a variável "f" assume um dos seguintes valores:

f₁ = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f₂ = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f₃ = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável "f" a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f₁, f₂ e f₃ poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

A Resolução ANAC nº 566/20, a qual alterou a Resolução ANAC nº 472/18, *conforme visto acima*, entrou em vigor em 1º de julho de 2020, contando, *assim*, com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada, **os quais são de aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo.**

Ao se analisar estes dispositivos, *hoje vigentes*, entende-se que esta ANAC apresenta, *a partir de então*, elementos que devem ser observados para a possibilidade de caracterização da aplicação do instituto da *infração continuada*, nos moldes do art. 37-A supra mencionado.

Sendo assim, as práticas decorrentes de ações ou omissões que, *porventura*, sejam constituídas de infrações idênticas e, *ainda*, desde que apuradas na mesma ação fiscalizatória e não havendo violação, poderá, com fundamento no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/18, ser identificada a incidência da *infração continuada*, cabendo, *então*, a aplicação de sanção com base na dosimetria prevista no art. 37-B deste mesmo diploma normativo.

Em suma, agora, existe um normativo que possibilita a aplicação do instituto da *infração continuada* aos casos concretos desta ANAC, *ao contrário*, do antes determinado pela *então vigente à época* Resolução ANAC nº. 25/08.

Desta forma, deve-se observar, *no caso em tela*, o cabimento ou não do instituto da *infração de natureza continuada*, tendo em vista a existência de outros processos administrativos sancionadores, em conformidade com a acima **Tabela de Processos Recebidos para Análise.**

Auto de Infração: 001536.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Cademeta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.542/21-2

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6069262)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Após análise do Anexo 5679083, foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	2/12/2019	16/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	12/11/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	12/11/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	12/11/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	12/11/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	12/11/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	12/11/2019	22/10/2019	Check (check inicial) / Helicóptero / HMNC

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior (CANAC 353527) apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 19/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Bruno Rocha (CANAC 194597), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "apto a realizar voos solo (...) em um H269". Esse mesmo documento registra os voos de 03/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 12/09/2019, 19/10/2019, 21/10/2019 e 22/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todo os voos apresentam informação de voos solo (função: **piloto em comando**), exceto o voo de 22/10/2019 (**duplo comando**).

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "estabelecer os **mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso**" (Grifos nosso). No item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5679079) registram voos realizados pelo aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior, com as seguintes informações principais:

- Ficha 036359: Voo de instrução (curso PPH) em 19/10/2019 (07h20) de SNHN para SNQV, pela aeronave PR-KNM, missão NAV02 (Fase Navegação) - na qual consta informação de função: "comando";

- Ficha 036232: Voo de instrução (curso PPH) em 12/09/2019 (10h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA;

- **Ficha 036246:** Voo de instrução (curso PPH) em **21/10/2019** (08h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-KNM, missão **BA07 (Fase Básica)** - na qual consta informação

de função: "comando";

- Ficha 036360: Voo de instrução (curso PPH) em 10/10/2019 (09h20) de SNQV para SNPA, pela aeronave PR-KNM, missão NAV02 (Fase Navegação) - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 07** possui tipo de voo **Solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspeções	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Contudo, na folha 39 do Diário de Bordo n.º 010/PR-KNM/2016 [SEI 5679085] da aeronave PR-KNM utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 21/10/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior (CANAC 353527) na linha/etapa 01 (voo de **21/10/2019** - 08h00). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Cmt/Instrutor" e "1P/2P/Aluno"), verifica-se **não se trata de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

O RBAC 61 é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições") que: "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

Frise-se ainda que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) **como piloto em comando ou voo solo;**

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, **como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;**

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

Mister considerar que o instrutor da atuada (Sr. Bruno Rocha), com carimbo da atuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5679081) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria atuada, os requisitos

necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, destaca-se que, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036246: Voo de instrução em **21/10/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6070160) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018021/2021-60** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrando ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, não apresentou a sua defesa (SEI! 5849899). *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018009/2021-55

Auto de Infração: 001534.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6065097)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Após análise do Anexo 5678816, foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	2/12/2019	16/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	12/11/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	12/11/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	12/11/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	12/11/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	12/11/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	12/11/2019	22/10/2019	Check (check inicial) / Helicóptero / HMNC

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior (CANAC 353527) apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 19/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Bruno Rocha (CANAC 194597), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "apto a realizar voos solo (...) em um H269". Esse mesmo documento registra os voos de 03/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 12/09/2019, 19/10/2019, 21/10/2019 e 22/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todos os voos apresentam informação de voos solo (função: piloto em comando), exceto o voo de 22/10/2019 (**duplo comando**).

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso" (Grifos nosso). No item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de voo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de voo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Voo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

As fichas de voo (5678788) registram voos realizados pelo aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior, com as seguintes informações principais:

- **Ficha 036309**: Voo de instrução (curso PPH) em **06/09/2019** (14h35) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA06 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036226**: Voo de instrução (curso PPH) em **05/09/2019** (08h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA05 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 06** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Contudo, na folha 21 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5575780] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 05/09/2019 até 06/09/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior (CANAC 353527) na linha/etapa 07 (voo de **06/09/2019** - 14h35). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Identificação da Tripulação"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

O RBAC 61 é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições") que: "(20) *Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave*".

Frise-se ainda que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Bruno Rocha), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5678789) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, destaca-se que, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria n.º 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Encarada	Tipificação da Não	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
--------	--------	-------------------------	-------------------	--------------------	----------------	----------------------------	--------

		Normativo	Esperava	Conformidade		Administrativa	
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036309: Voo de instrução em **06/09/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6065275) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018009/2021-55** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrhou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, não apresentou a sua defesa (SEI! 5849865). *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018710/2021-74

Auto de Infração: 001639.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.543/21-0

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6030084)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Guilherme Soares Mota apresenta, consta observação no voo realizado em 18/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Bruno Damasceno Rocha (CANAC 194597), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "apto a realizar voo solo entre SNHN - SNQV, SNQV - SNPA, SNPA - SNHN em um H269 no dia 18/10/19". Esse mesmo documento registra os voos de 29/08/2019, 02/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 11/09/2019, 18/09/2019, 21/10/2019 e 22/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todo os voos apresentam informação de voos solo (função: piloto em comando), exceto o voo de 22/10/2019 (**duplo comando**). Na mesma CIV ainda consta a declaração/endorosso destacando "que Guilherme Soares Mota, 356573, cumpre todos os requisitos para a concessão da licença de PPH e está preparado para o exame de proficiência", assinado pelo instrutor Luiggi Pasquarelli (CANAC 150936) e com carimbo da autuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de voo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de voo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Voo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

As fichas de voo (5695774) registram voos realizados pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota, com as seguintes informações principais:

- Ficha 036305: Voo de instrução (curso PPH) em 05/09/2019 (12h15) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA05 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036214**: Voo de instrução (curso PPH) em **02/09/2019** (08h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA04 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 04** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspeções	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X			X				
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5695773 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos

como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	02/12/2019	13/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	22/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 18 do Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 (Anexo 5695772) da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão, que apresenta os registros de voos no período de 29/08/2019 até 03/09/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota (CANAC 356573) na etapa/linha 05 (voo de **02/09/2019** - 8h00). Pelas informações de tripulação ("função à bordo"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) **como piloto em comando ou voo solo;**

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) **hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;**

(...)

(d) **É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.**" (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Bruno Damasceno Rocha), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5695771) que esse aluno estava "*apto a realizar voo solo (...) em um H269 no dia 18/10/2019*". Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular - ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
			A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação	A escola			

141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A
--------	-----------------------	--------------------	---	--	------------------------------------	---------------	-----

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036214: Voo de instrução em 02/09/2019) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6044757) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018710/2021-74** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903379). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6030084), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.016141/2021-22

Auto de Infração: 001338.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.540/21-6

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6070762)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior (CANAC

353527) apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 16/08/2019, registrada pelo instrutor Sr. Luigi Pasquarelli (CANAC 150936), com declaração de que o mencionado aluno "cumpre todos os requisitos da seção 61.61 e esta proficiente para realizar voos solo em um H269". Esse mesmo documento registra os voos de 16/08/2019, 19/08/2019, 20/08/2019, 21/08/2019 e 27/08/2019 (aeronave PR-EFA). Todo os voos apresentam informação de voos solo (função: **piloto em comando**), exceto o voo de 16/08/2019 (**duplo comando**).

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "estabelecer os **mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso**" (Grifos nosso). O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de voo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de voo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Voo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

As fichas de voo (5632356) registram voos realizados pelo aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior, com as seguintes informações principais:

- Ficha 035773: Voo de instrução (curso PPH) em 21/08/2019 (10h30) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA03 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036302**: Voo de instrução (curso PPH) em **20/08/2019** (15h30) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA02 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 02** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR									
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X			
Inspeções	X	X	X	X	X	X	X			
Partida	X	X	X	X	X	X	X			
Cheques	X	X	X	X	X	X	X			
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X			
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X			
Táxi (quando aplicável)	X	X	X	X	X	X	X			
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X			
Decolagem de máxima performance		X		X		X				
Decolagem direita			M		A		E	X		
Decolagem corrida							X			
Aproximação normal		X	X		X	X				
Aproximação de grande ângulo		X		X	X					
Aproximação para área restrita	M		C		C		E			
Área restrita	M		C		A		A			
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A			
Voo pairado a 1.000 pés			E							
Quadrado		X				X	X			
Desaceleração rápida				X						
Pane simulada					E					
Auto-rotação com flare			E					X		
Auto-rotação com pouso corrido			E							
Pouso corrido								X		
Pouso direto										
Pouso em heliponto			M		A	E	X			
Pouso normal							A			
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X			
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X			
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X			
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X			
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)

Contudo, na folha do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5632358] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 20/08/2019 até 23/08/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Wilson Oliveira dos Reis Junior (CANAC 353527) na linha/etapa 03 e 05 (voo de **20/08/2019** - 15h30 e voo de 21/08/2019 - 10h20, respectivamente). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Identificação da Tripulação" e "Função à bordo"), verifica-se **não se tratarem de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

O RBAC 61 é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições") que: "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave".

Frise-se ainda que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) **como piloto em comando ou voo solo;**

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: **um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;**

(...)

(d) **É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.**" (Grifos nossos)

Mister considerar que o instrutor da atuada (Sr. Luiggi Pasquarelli), com carimbo da atuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5632357) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria atuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, destaca-se que, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036302: Voo de instrução em 20/08/2019) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6068123) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV,

estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.016141/2021-22** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrando ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, não apresentou a sua defesa (SEI! 5844653). *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018638/2021-85

Auto de Infração: 001634.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.553/21-8

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6047435)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Hudson Costa Magalhães apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 29/08/2019, registrada pelo instrutor Sr. Rodrigo Carreira (CANAC 167701) e carimbada pela autuada, com declaração de que o mencionado aluno é considerado "(...) apto a realizar voo solo entre SNHN - SNDV - SNRZ em um H269...". Esse mesmo documento registra os voos de 29/08/2019, 02/09/2019, 04/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 12/09/2019 e 17/09/2019 (aeronave PR-EFA). Todos os voos apresentam informação de **voos solo** (função: piloto em comando), já que o tempo de voo foi registrado na colunas "PIL. COMANDO" e **não** nas colunas "DUPLO COM." e "CO-PILOTO".

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso*". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5694160) registram voos realizados pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães, com as seguintes informações principais:

- Ficha 036233: Voo de instrução (curso PPH) em 12/09/2019 (11h15/12h15) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA;

- **Ficha 036228:** Voo de instrução (curso PPH) em **06/09/2019** (8h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA06 (Fase Básica)** - no qual consta informação de função: "comando");

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 06** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais->

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NÍVEIS A ATINGIR									
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X			
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X			
Partida	X	X	X	X	X	X	X			
Cheques	X	X	X	X	X	X	X			
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X			
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X			
Táxi (quando aplicável)	X	X	X	X	X	X	X			
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X			
Decolagem de máxima performance		X		X		X				
Decolagem direita			M		A	E	X			
Decolagem corrida							X			
Aproximação normal		X	X		X	X				
Aproximação de grande ângulo		X		X	X					
Aproximação para área restrita	M		C		C		E			
Área restrita	M		C		A		A			
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A			
Voo pairado a 1.000 pés			E							
Quadrado		X				X	X			
Desaceleração rápida				X						
Pane simulada					E					
Auto-rotação com flare			E					X		
Auto-rotação com pouso corrido			E							
Pouso corrido								X		
Pouso direto										
Pouso em heliponto			M		A	E	X			
Pouso normal							A			
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X			
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X			
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X			
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X			
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)

Após análise do Anexo 5694159 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	14/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	02/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 21 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5694158] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos no período de 05/09/2019 até 06/09/2019, há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães (CANAC 356503) na linha/etapa 03 e 04 (voo de 05/09/2019 - 14h30 e **06/09/2019** - 08h00). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Função à bordo"), verifica-se **não se tratarem de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Rodrigo Carreira), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5694157) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos previstos e necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave (voo solo).

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

Destaca-se ainda que a proporcionalidade e razoabilidade na aplicação da penalidade é garantida pelos preceitos da Resolução ANAC 472/2018, dentre eles: as atenuantes e agravantes a serem analisadas e que consideram, dentre outros, o histórico da atuada e a gravidade da infração.

Assim, **não** prosperam os argumentos da defesa.

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Voo de instrução em **06/09/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6048788) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de

violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018638/2021-85** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903271). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6047435), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018639/2021-20

Auto de Infração: 001635.I/2021

Infração: Registrar/entossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Cademeta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.552/21-0

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6048870)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Hudson Costa Magalhães apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 29/08/2019, registrada pelo instrutor Sr. Rodrigo Carreira (CANAC 167701) e carimbada pela atuada, com declaração de que o mencionado aluno é considerado "(...) *apto a realizar voo solo entre SNHN - SNDV - SNRZ em um H269...*". Esse mesmo documento registra os voos de 29/08/2019, 02/09/2019, 04/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 12/09/2019 e **17/09/2019** (aeronave PR-EFA). Todos os voos apresentam informação de **voos solo** (função: piloto em comando), já que o tempo de voo foi registrado na colunas "PIL. COMANDO" e **não** nas colunas "DUPLO COM." e "CO-PILOTO".

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso*". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5694166) registram voos realizados pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães, com as seguintes informações principais:

- Ficha 036239: Voo de instrução (curso PPH) em 02/09/2019 (11h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA X1 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando" (rasurada) e "duplo comando";

- **Ficha 035776:** Voo de instrução (curso PPH) em **17/09/2019** (10h00/11h10) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA 07 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 07 e BA X1** possuem tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NÍVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5694165 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	14/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	02/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 23 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5694164] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos no período de 14/09/2019 até 24/09/2019, há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães (CANAC 356503) na linha/etapa 05 (voo de 17/09/2019 - 10h10). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Função à bordo"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09) e que, nesta parte juntada aos Autos, não consta a página que trata de voo realizado no dia **02/09/2019**.

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC 61 é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Rodrigo Carreira), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5694163) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos previstos e necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave (voo solo).

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endorssar horas de voo solo (Voo de instrução em **17/09/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6049162) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018639/2021-20** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrando ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903322). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6048870), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018422/2021-10

Auto de Infração: 001592.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da *-experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-6I, sem tê-la(s) efetivamente realizado.*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.551/21-1

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6057035)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Lucas Moreira Monard apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 19/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Luigi Pasquarelli (CANAC 150936), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "(...) *apto a realizar voo solo entre SNHN - SNQV, SNQV - SNPA, SNPA - SNHN em um H269 (...)*". Esse mesmo documento registra os voos de 06/09/2019, 09/09/2019, 11/09/2019, 13/09/2019, 17/09/2019, 19/10/2019, 21/10/2019, 22/10/2019 e 23/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todo os voos apresentam informação de **voos solo** (função: piloto em comando), exceto o voo de 23/10/2019 (**duplo comando**). Na mesma CIV ainda consta a declaração/endosso de 23/10/2019, destacando que o aluno "(...) *cumprir todos os requisitos para a concessão da licença de PPH e está preparado para o exame de proficiência*", assinado também pelo instrutor Luigi Pasquarelli (CANAC 150936) e carimbado pela atuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso*". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de voo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de voo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Voo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

As fichas de voo (5689323) registram voos realizados pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard, com as seguintes informações principais:

- **Ficha 035775:** Voo de instrução (curso PPH) em 17/09/2019 (08h10/09h11) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA06 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036234:** Voo de instrução (curso PPH) em 13/09/2019 (08h00/09h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA;

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 06** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5689322 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
RAFAEL SINVAL DE PINHO TAVARES(101061)	29/11/2019	28/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	23/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 23 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5689320] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 14/09/2019 até 24/09/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard (CANAC 356616) na linha/etapa 03 e 04 (voo de **17/09/2019** - 08h10). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Identificação da Tripulação"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente

aquela na qual é o único ocupante da aeronave:

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Luiggi Pasguarelli), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5689319) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 035775: Voo de instrução em **17/09/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6057288) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018422/2021-10** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrando ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5900307). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6057035), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018426/2021-06

Auto de Infração: 001594.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da -experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.550/21-3

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6057331)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Lucas Moreira Monard apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 19/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Luigi Pasquarelli (CANAC 150936), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "(...) apto a realizar voo solo entre SNHN - SNQV, SNQV - SNPA, SNPA - SNHN em um H269 (...)". Esse mesmo documento registra os voos de 06/09/2019, 09/09/2019, 11/09/2019, 13/09/2019, 17/09/2019, 19/10/2019, 21/10/2019, 22/10/2019 e 23/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todos os voos apresentam informação de voos solo (função: piloto em comando), exceto o voo de 23/10/2019 (duplo comando). Na mesma CIV ainda consta a declaração/endosso de 23/10/2019, destacando que o aluno "(...) cumpre todos os requisitos para a concessão da licença de PPH e está preparado para o exame de proficiência", assinado também pelo instrutor Luigi Pasquarelli (CANAC 150936) e carimbado pela autuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de voo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de voo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Voo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

As fichas de voo (5689573) registram voos realizados pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard, com as seguintes informações principais:

- Ficha 033758: Voo de instrução (curso PPH) em 22/10/2019 (09h20/10h20) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-KNM, missão BA08 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

- Ficha 036312: Voo de instrução (curso PPH) em 21/10/2019 (16h45/17h45) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-KNM, missão BA07 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão BA 07 possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-contenido/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac/1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NÍVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5689568 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
RAFAEL SINVAL DE PINHO TAVARES(101061)	29/11/2019	28/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	23/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, no Diário de Bordo n.º 010/PR-KMN/2016 [SEI5689570] da aeronave PR-KMN utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 21/10/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. LUCAS MOREIRA MONARD (CANAC 356616) na linha/trecho 03 (voo de **21/10/2019** - 16h45). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Cmt/Instrutor" e "1P/2P/Aluno"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente

aquela na qual é o único ocupante da aeronave:

(...)

(d) *É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.*" (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) *Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave*".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Luiggi Pasquarelli), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5689566) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036312: voo de instrução em **21/10/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6057573) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018426/2021-06** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrando ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903148). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6057331), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018715/2021-05

Auto de Infração: 001641.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da -experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.549/21-0

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6033519)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Guilherme Soares Mota apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 18/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Bruno Damasceno Rocha (CANAC 194597), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "apto a realizar voo solo entre SNHN - SNQV, SNQV - SNPA, SNPA - SNHN em um H269 no dia 18/10/19". Esse mesmo documento registra os voos de 29/08/2019, 02/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 11/09/2019, 18/09/2019, 21/10/2019 e 22/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todos os voos apresentam informação de voos solo (função: piloto em comando), exceto o voo de 22/10/2019 (**duplo comando**). Na mesma CIV ainda consta a declaração/endosso de 22/10/2019, destacando "que Guilherme Soares Mota, 356573, cumpre todos os requisitos para a concessão da licença de PPH e está preparado para o exame de proficiência", assinado pelo instrutor Luiggi Pasquarelli (CANAC 150936) e carimbado pela autuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de voo, bem como a duração do curso". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de voo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de voo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Voo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em voo.

As fichas de voo (5695930) registram voos realizados pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota, com as seguintes informações principais:

- Ficha 036249: Voo de instrução (curso PPH) em 22/10/2019 (10h50) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-KNM, missão BA08 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036247:** Voo de instrução (curso PPH) em 21/10/2019 (10h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-KNM, missão **BA07 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 07** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NÍVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5695929 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	02/12/2019	13/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	22/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 39 do Diário de Bordo n.º 010/PR-KNM/2016 [SEI 5695928] da aeronave PR-KNM utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 21/10/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota (CANAC 356573) na linha 02 (voo de 21/10/2019 - 10h00). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Cmt/Instrutor" e "1P/2P/Aluno"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) **como piloto em comando ou voo solo;**

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, **como hora de voo solo, exclusivamente**

aquela na qual é o único ocupante da aeronave:

(...)

(d) *É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.*" (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) *Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave*".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Bruno Damasceno Rocha), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5695927) que esse aluno estava "*apto a realizar voo solo (...)* em um H269 no dia 18/10/2019". Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular - ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036247: Voo de instrução em 21/10/2019) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6044797) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018715/2021-05** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903349). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6033519), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018320/2021-02

Auto de Infração: 001584.I/2021

Infração: Registrar/entossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da *-experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.548/21-1

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6051883)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Lucas Moreira Monard apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 19/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Luiggi Pasquarelli (CANAC 150936), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "(...) *apto a realizar voo solo entre SNHN - SNQV, SNQV - SNPA, SNPA - SNHN em um H269 (...)*". Esse mesmo documento registra os voos de 06/09/2019, 09/09/2019, 11/09/2019, 13/09/2019, 17/09/2019, 19/10/2019, 21/10/2019, 22/10/2019 e 23/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todo os voos apresentam informação de voos solo (função: piloto em comando), exceto o voo de 23/10/2019 (duplo comando). Na mesma CIV ainda consta a declaração/entosso de 23/10/2019, destacando que o aluno "(...) *cumpre todos os requisitos para a concessão da licença de PPH e está preparado para o exame de proficiência*", assinado também pelo instrutor Luiggi Pasquarelli (CANAC 150936) e carimbado pela autuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): *"estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso"*. O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5686965) registram voos realizados pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard, com as seguintes informações principais:

- **Ficha 036310:** Voo de instrução (curso PPH) em **06/09/2019** (16h25/17h26) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA04 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036223:** Voo de instrução (curso PPH) em **04/09/2019** (08h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA03 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 04** possui tipo de voo **solo** e a missão **BA 03** possui tipo de voo **DC - Duplo Comando**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-contenido/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NÍVEIS A ATINGIR									
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X			
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X			
Partida	X	X	X	X	X	X	X			
Cheques	X	X	X	X	X	X	X			
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X			
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X			
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X			
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X			
Decolagem de máxima performance		X		X		X				
Decolagem direita			M		A	E	X			
Decolagem corrida							X			
Aproximação normal		X	X		X	X				
Aproximação de grande ângulo		X		X	X					
Aproximação para área restrita	M		C		C		E			
Área restrita	M		C		A		A			
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A			
Voo pairado a 1.000 pés			E							
Quadrado		X				X	X			
Desaceleração rápida				X						
Pane simulada					E					
Auto-rotação com flare			E					X		
Auto-rotação com pouso corrido			E							
Pouso corrido								X		
Pouso direto										
Pouso em heliponto			M		A	E	X			
Pouso normal							A			
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X			
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X			
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X			
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X			
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)

Após análise do Anexo 5686964, foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
RAFAEL SINVAL DE PINHO TAVARES(101061)	29/11/2019	28/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	23/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 21 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5686962] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 05/09/2019 até 06/09/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard (CANAC 356616) na linha 08 (voo de **06/09/2019** - 16h25). Pelas informações de tripulação ("identificação da tripulação"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Destaca-se ainda que a já citada página do Diário de Bordo juntada aos Autos pela fiscalização não traz informações sobre o voo do dia 04/09/2019 e que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) **como piloto em comando ou voo solo;**

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

Mister considerar que o instrutor da atuada (Sr. Luigi Pasquarelli), com carimbo da atuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5686960) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria atuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036310: Voo de instrução em 06/09/2019) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6052258) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018320/2021-02** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903169). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6051883), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018610/2021-48

Auto de Infração: 001632.I/2021

Infração: Registrar/entossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Cademeta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da *-experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.547/21-3

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6036804)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Hudson Costa Magalhães apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 14/08/2019, registrada pelo instrutor Sr. Luiggi Pasquarelli (CANAC 150836) e carimbada pela autuada, com declaração de que o mencionado aluno "*cumpr*e os requisitos da seção 61.61 e está proficiente para realizar voo solo em um H269". Esse mesmo documento registra os voos de 14/08/2019, 19/08/2019, 20/08/2019 e 28/08/2019 (aeronave PR-EFA). Todo os voos apresentam informação de **voos solo** (função: piloto em comando). Na mesma CIV ainda consta a declaração de 28/08/2019, destacando "*que revisei o planejamento de navegação de Hudson Magalhães, 356503, e o considero apto a realizar voo solo entre SNHN-SNDV, SNDV-SNHN, em um H269 no dia 28/08/2019*", assinada agora pelo instrutor Sr. Bruno Rocha (CANAC 194597) e carimbada pela autuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso*". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5693908) registram voos realizados pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães, com as seguintes informações principais:

- **Ficha 033775:** Voo de instrução (curso PPH) em **20/08/2019** (08h00/09h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA02 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

- Ficha 036207: Voo de instrução (curso PPH) em 19/08/2019 (10h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA01 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 02** possui tipo de voo **solo**. Já a missão **BA 01** possui tipo de voo **DC - Duplo Comando**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NÍVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5693907 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	14/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	02/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha do Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 [SEI 5693905] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos no período de 16/08/2019 até 20/08/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães (CANAC 356503) na linha/etapa 06 e 08 (voos de 19/08/2019 - 10h20 e **20/08/2019** - 08h00, respectivamente). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Função à bordo"), verifica-se **não se trataram de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

Mister considerar que os instrutores da autuada (Sr. Bruno Damasceno Rocha e Sr. Luiggi Pasquareli), com carimbo da autuada, **declararam na CIV do aluno** (Anexo 5693906) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos previstos e necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave (voo solo).

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 033775: Voo de instrução em **20/08/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Embora o voo de instrução de **19/08/2019** (Ficha 036207) tenha sido registrados na CIV do aluno como voo solo, a natureza desse voo (segundo o Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4) era de **duplo comando**, o que condiz com as informações do Diário de Bordo da aeronave. Assim, entende-se que **não** ficou demonstrado que esse registro incorreto na CIV foi utilizado para fins de comprovação de experiência em voo solo, exigida para realização de exame prático de voo.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6046152) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item

141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018610/2021-48** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrado ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903203). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6036804), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018713/2021-16

Auto de Infração: 001640.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da *-experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.546/21-5

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6027967)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Guilherme Soares Mota apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 18/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Bruno Damasceno Rocha (CANAC 194597) e carimbada pela autuada, com declaração considerando o aluno "*apto a realizar voo solo entre SNHN - SNQV, SNQV - SNPA, SNPA - SNHN em um H269*". Esse mesmo documento registra os voos de 29/08/2019, 02/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 11/09/2019, 18/10/2019 e 21/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM) como **voos solo** (função em comando: piloto em comando) e um voo em 22/10/2019 pela aeronave PR-KNM (**duplo comando**). No dia 22/10/2019, há a declaração de que "*Guilherme Soares Mota, 356573, cumpre todos os requisitos para a concessão da licença de PPH e está preparado para o exame de proficiência*" - registrado pelo instrutor Luigi Pasquarelli (CANAC 150936) e carimbado pela autuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso*". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Vôo. A ficha deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5695899) registram voos realizados pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota, com as seguintes informações principais:

- Ficha 033779: Voo de instrução (curso PPH) em 11/09/2019 (08h00) pela aeronave PR-EFA, missão PS12;

- **Ficha 036229:** Voo de instrução (curso PPH) em **06/09/2019** (10h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA06 (Fase Básica)** - no qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de

Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 06** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspeções	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5695898 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	02/12/2019	13/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	22/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 21 do Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 (Anexo 5695897) da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos no período de 05/09/2019 até 06/09/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota (CANAC 356573) nas etapas/linhas 02 e 05 (voos de 05/09/2019 - 12h15 e **06/09/2019** - 10h00). Pelas informações de tripulação ("função à bordo"), verifica-se **não se tratar de voo solo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Luiggi Pasquarelli) **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5695896) que esse aluno estava "apto a realizar voos solos (...) em um H269". Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular - ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensão a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036229: Voo de instrução em 06/09/2019) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6044696) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018713/2021-16** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903403). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6027967), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018612/2021-37

Auto de Infração: 001633.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da *-experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.555/21-4

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6040269)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Hudson Costa Magalhães apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 29/08/2019, registrada pelo instrutor Sr. Rodrigo Carreira (CANAC 167701) e carimbada pela autuada, com declaração de que o mencionado aluno é considerado "*apto a realizar voo solo entre SNHN - SNDV - SNRZ em um H269...*". Esse mesmo documento registra os voos de 29/08/2019, 02/09/2019, 04/09/2019, 05/09/2019, 06/09/2019, 12/09/2019 e 17/09/2019 (aeronave PR-EFA). Todos os voos apresentam informação de **voos solo** (função: piloto em comando), já que o tempo de voo foi registrado na colunas "PIL. COMANDO" e **não** nas colunas "DUPLO COM." e "CO-PILOTO".

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso*". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5693924) registram voos realizados pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães, com as seguintes informações principais:

- Ficha 036306: Voo de instrução (curso PPH) em 05/09/2019 (14h30/15h30) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA05 (Fase Básica) - no qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036225:** Voo de instrução (curso PPH) em **04/09/2019** (11h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA04 (Fase Básica)** - no qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 04** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NÍVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5693923 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	14/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	04/10/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	02/10/2019	28/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	04/10/2019	02/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 19 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5693922] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos no período de 03/09/2019 até 05/09/2019, há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Hudson Costa Magalhães (CANAC 356503) na linha/etapa 06 (voo de **04/09/2019** - 11h30). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Função à bordo"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Destá forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente

aquela na qual é o único ocupante da aeronave:

(...)

(d) *É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.*" (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) *Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave*".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Rodrigo Carreira), com carimbo da autuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5693921) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos previstos e necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave (voo solo).

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular - ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endorssar horas de voo solo (Voo de instrução em **04/09/2019**) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6044556) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018612/2021-37** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903232). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6040269), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018693/2021-75

Auto de Infração: 001638.I/2021

Infração: Registrar/entossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Cademeta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da *-experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.554/21-6

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 5954896)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Guilherme Soares Mota apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 13/08/2019, registrada pelo instrutor Sr. Luiggi Pasquarelli, com declaração de que o mencionado aluno "*cumpre os requisitos da seção 61.61 e está proficiente para realizar voos solos em um H269*". Esse mesmo documento registra os voos de 13/08/2019, 15/08/2019, 18/08/2019, 27/08/2019 e 27/08/2019 (aeronave PR-EFA). Todos os voos, exceto o voo de 13/08/2019, apresentam informação de **voos solo** (função: piloto em comando), já que o tempo de voo foi registrado na colunas "PIL. COMANDO" e não nas colunas "DUPLO COM." e "CO-PILOTO".

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): "*estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso*". O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Cademeta Individual de Vôo. A ficha deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5695334) registram voos realizados pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota, com as seguintes informações principais:

- Ficha 036204: Voo de instrução (curso PPH) em 15/08/2019 (12h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA01 - no qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 033773:** Voo de instrução (curso PPH) em 19/08/2019 (09h10) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA02 (Fase Básica)** - no qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 02** possui tipo de voo **solo**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5695331 (tela do sistema SACI da ANAC), foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado pelo instrutor 150936, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	02/12/2019	13/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
RODRIGO LEMOS LYSARDO CARREIRA(167701)	25/10/2019	27/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	25/10/2019	18/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	22/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, a folha 13 do Diário de Bordo 040/PR-EFA/2019 (Anexo 5695329) da aeronave utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos no período de 16/08/2019 até 20/08/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Guilherme Soares Mota (CANAC 356573) na etapa/linha 05 (voo de **19/08/2019** - 9h10). Pelas informações de tripulação ("função à bordo"), verifica-se **não se tratar de voo solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução nº 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) como piloto em comando ou voo solo;

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente

aquela na qual é o único ocupante da aeronave:

(...)

(d) *É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.*" (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) *Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave*".

Mister considerar que o instrutor da autuada (Sr. Luiggi Pasquarelli) **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5695328) que esse aluno "*cumpra os requisitos da seção 61.61 e está proficiente para realizar voos solos em um H269*". Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria autuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 033773: Voo de instrução em 19/08/2019) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6044662) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018693/2021-75** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903438). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 5954896), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Processo nº 00065.018349/2021-86

Auto de Infração: 001585.I/2021

Infração: Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da *-experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-6I, sem tê-la(s) efetivamente realizado.*

Enquadramento: alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004.

Número SIGEC: 672.545/21-7

Neste processo, deve-se observar o disposto na decisão de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 6052329)

(...)

II - ANÁLISE

(...)

2.2. DO MÉRITO E DAS QUESTÕES DE FATO

(...)

Na cópia de página da CIV do aluno Sr. Lucas Moreira Monard apresentada pela fiscalização, consta observação no voo realizado em 19/10/2019, registrada pelo instrutor Sr. Luiggi Pasquarelli (CANAC 150936), com declaração de que o mencionado aluno é considerado "(...) *apto a realizar voo solo entre SNHN - SNQV, SNQV - SNPA, SNPA - SNHN em um H269 (...)*". Esse mesmo documento registra os voos de 06/09/2019, 09/09/2019, 11/09/2019, 13/09/2019, 17/09/2019, 19/10/2019, 21/10/2019, 22/10/2019 e 23/10/2019 (aeronaves PR-EFA e PR-KNM). Todo os voos apresentam informação de voos solo (função: piloto em comando), exceto o voo de 23/10/2019 (duplo comando). Na mesma CIV ainda consta a declaração/endosso de 23/10/2019, destacando que o aluno "(...) *cumprir todos os requisitos para a concessão da licença de PPH e está preparado para o exame de proficiência*", assinado também pelo instrutor Luiggi Pasquarelli (CANAC 150936) e carimbado pela autuada.

O Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 (segunda edição) possuía, dentre suas finalidades (item 1.2): *"estabelecer os mínimos obrigatórios de conteúdo programático e carga horária da parte teórica, procedimentos e manobras para a instrução de vôo, bem como a duração do curso"*. O item 8.5.2 (Prática de Voo) desse manual ainda menciona:

O objetivo da prática de voo é desenvolver no aluno a perícia necessária para operar helicópteros em segurança, dentro dos limites estabelecidos pelas prerrogativas de PP-Avião.

A duração mínima da prática de vôo é de 35 (trinta e cinco) horas, assim subdivididas:

* FASE I - Pré-solo - 16 horas

* FASE II - Básica - 09 horas

* FASE III - Navegação - 10 horas

O controle das horas de vôo deve ser feito pela secretaria, em ficha própria, para que possam ser registradas na Caderneta Individual de Vôo. A fixa deve ser arquivada na pasta individual do aluno.

(...)

8.5.2.1. Fase I - Pré-solo

Objetivos - Ao final da fase, o piloto-aluno deve ser capaz de voar solo e resolver uma possível emergência em vôo.

As fichas de voo (5689058) registram voos realizados pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard, com as seguintes informações principais:

- Ficha 033780: Voo de instrução (curso PPH) em 11/09/2019 (09h20/10h20) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão BA05 (Fase Básica) - na qual consta informação de função: "comando";

- **Ficha 036230:** Voo de instrução (curso PPH) em 09/09/2019 (10h00) de SNHN para SNHN, pela aeronave PR-EFA, missão **BA04 (Fase Básica)** - na qual consta informação de função: "comando";

Conforme tabela abaixo e presente no item 8.5.2.2 (Fase II - Básica (BA)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4, vigente à época dos fatos, a missão **BA 04** possui tipo de voo **solo** e a missão **BA 05** possui tipo de voo **DC - Duplo Comando**. Tal manual pode ser consultado pelo link <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-contenido/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-4.zip>.

Para a fase básica foram previstas as seguintes missões, num total de 09 horas de voo:

EXERCÍCIOS	MISSÕES/NIVEIS A ATINGIR										
	BA 01	BA 02	BA 03	BA 04	BA 05	BA 06	BA 07	BA 08*	BA X1*	BA R1*	
Livro de bordo e equipamento de voo	X	X	X	X	X	X	X				
Inspecões	X	X	X	X	X	X	X				
Partida	X	X	X	X	X	X	X				
Cheques	X	X	X	X	X	X	X				
Fraseologia	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem vertical	X	X	X	X	X	X	X				
Táxi (quando-aplicável)	X	X	X	X	X	X	X				
Decolagem normal		X	X	X	X	X	X				
Decolagem de máxima performance		X		X		X					
Decolagem direita			M		A	E	X				
Decolagem corrida							X				
Aproximação normal		X	X		X	X					
Aproximação de grande ângulo		X		X	X						
Aproximação para área restrita	M		C		C		E				
Área restrita	M		C		A		A				
Pouso em terreno inclinado	M		C		A		A				
Voo pairado a 1.000 pés			E								
Quadrado		X				X	X				
Desaceleração rápida				X							
Pane simulada					E						
Auto-rotação com flare			E					X			
Auto-rotação com pouso corrido			E								
Pouso corrido								X			
Pouso direto											
Pouso em heliponto			M		A	E	X				
Pouso normal							A				
Procedimentos após o pouso	X	X	X	X	X	X	X				
Estacionamento	X	X	X	X	X	X	X				
Parada de motor	X	X	X	X	X	X	X				
Cheque de abandono	X	X	X	X	X	X	X				
Tipo de voo	DC	SOLO	DC	SOLO	DC	SOLO	SOLO	DC	SOLO	DC	
Duração	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Número de pousos	10	10	10	10	10	10	(*)	(*)	(*)	(*)	

Após análise do Anexo 5689061, foi possível verificar **01 (um) registro de voo solo autorizado por instrutor, 05 (cinco) registros voos de navegação solo autorizados pelos instrutores e 01 (um) registro para exame de proficiência**, referidos como endosso, detalhados a seguir:

Endossado	Data do registro	Data do voo	Tipo de endosso
RAFAEL SINVAL DE PINHO TAVARES(101061)	29/11/2019	28/08/2019	Voo solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
BRUNO DAMASCENO ROCHA(194597)	05/09/2019	29/08/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	19/10/2019	Navegação solo de aluno piloto / Helicóptero
LUIGGI DELA-MURA PASQUARELLI(150936)	25/10/2019	23/10/2019	Check piloto privado / Helicóptero

Contudo, na folha 22 do Diário de Bordo n.º 040/PR-EFA/2019 [SEI 5689060] da aeronave PR-EFA utilizada pelo aluno em questão e que apresenta os registros de voos do dia 09/09/2019 até 13/09/2019, **somente** há registro de voo realizado pelo aluno Sr. Lucas Moreira Monard (CANAC 356616) na linha/etapa 01, 04 e 07 (voo de **09/09/2019**, 11/09/2019 e 13/09/2019 - 08h00, respectivamente). Pelas informações de tripulação (inclusive as colunas "Identificação da Tripulação"), verifica-se **não se trataram de voos solo, já que havia duas pessoas a bordo**. Necessário destacar que tal Diário de Bordo foi enviado para a ANAC pela própria EFAI (processo 00065.009118/2020-09).

Tendo em vista a obrigação legal, dada pelo artigo 172 da Lei 7.565/1986 (CBA), do Diário de Bordo conter, dentre outras informações, o lugar e hora de saída e chegada de cada voo e ser assinado pelo piloto Comandante e considerando o estabelecido na Resolução n.º 457/ANAC/2017 (vigente à época dos fatos), o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, tripulação, dentre outros) e tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada. **Desta forma, não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, as informações do voo (inclusive sua existência ou não) contidas ali têm caráter prioritário.**

Frise-se que a responsabilidade pelos registros das horas de voo do piloto é intransferível, sendo necessário o registro das informações previstas pela seção 61.31 (d) do RBAC 61, em especial:

"61.31 CIV e CIV Digital

(...)

(2) tipo da instrução de voo recebida e/ou da experiência do piloto:

(i) **como piloto em comando ou voo solo;**

(ii) como segundo em comando;

(...)

(c) Registro das horas de voo na função:

(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;

(...)

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo." (Grifos nossos)

(...)

Necessário ainda observar que o item 8.5.2.3 (Fase III - Navegação (NV)) do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero - MMA 58-4 prevê, a princípio, que todas as missões dessa fase sejam com tipo de voo DC - Duplo comando.

Por todo o exposto, não há incoerência ou incompatibilidade do voo solo (**aluno é piloto e o único ocupante da aeronave**) e o CBA ou outra legislação sobre o assunto. Também não cabe aqui a apresentação da existência de uma interpretação diferente para o termo "voo solo", já que o RBAC é **claro e cristalino** ao definir, em seu item 61.2 ("Abreviaturas e definições"): "(20) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual **o piloto é o único ocupante da aeronave**".

Mister considerar que o instrutor da atuada (Sr. Luigi Pasquarelli), com carimbo da atuada, **declarou na CIV do aluno** (Anexo 5689059) que esse aluno estava apto a realizar voo solo em um H269. Assim, o aluno já apresentava, segundo a própria atuada, os requisitos necessários para garantir a segurança e realizar voo como único ocupante da aeronave.

Por fim, a defesa aponta que a Agência não aplicou nenhuma das medidas administrativas preventivas (eventuais advertência, Aviso de Condição Irregular – ACI; Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, dentre outros). Contudo, no caso em questão, a conduta corresponde à infração de código 141081 do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do RBHA 141 EMD 01 (aprovado pela Portaria nº 3.969/SPO/2018) - que possui providência administrativa **sancionatória**, não sendo possível a aplicação de medida administrativa preventiva, conforme disposição da Resolução ANAC 472/2018.

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação da Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo*
141081	Homologação de Cursos	RBHA 141.57(c)(10)	A escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso no caso de registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	A escola informou registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	instituições regidas pelo RBHA 141	Sancionatória	N/A

(...)

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto acima, resta caracterizada a **materialidade e autoria** da conduta e comprovada a prática infracional por infringir normas que dispõem sobre os serviços aéreos ao registrar/endossar horas de voo solo (Ficha 036230: Voo de instrução em 09/09/2019) para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, sem tê-las efetivamente realizado.

Mister observar que o Despacho SPL SEI 5507386 (Anexo 6052581) definiu metodologia de contagem de infrações relativas ao lançamento de voos em Caderneta Individual de Voo - CIV, estabelecendo que a contagem de ocorrências deve considerar a quantidade de voos registrados.

Restou configurada a prática de **01 (uma) infração** à legislação vigente, em especial ao previsto na alínea "u" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 (CBA) com complemento no Item 141.57(c)(10) do RBHA 141.

Não cabe aqui a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé).

(...)

(grifos no original)

Como visto acima, observa-se que este **Processo nº 00065.018349/2021-86** guarda estreita relação com o presente processo (**Processo nº. 00065.018290/2021-26**), tendo em vista a similaridade entre os respectivos fatos geradores dos atos infracionais processados, resultando, *então*, no mesmo tipo infracional, oportunidade em que o agente fiscal enquadrou ambos na mesma legislação/normatização infringida.

Observações: Neste processo, a empresa, apesar de, *devidamente*, notificada quanto o referido AI, apresentou a sua defesa (SEI! 5903044). Importante ressaltar que o setor competente, em decisão de primeira instância (SEI! 6052329), pode, *com segurança*, afastar todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, e, *neste ato*, este relator afirma, *expressamente*, corroborar com tais argumentos, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99. *Em sede recursal*, a empresa apresenta argumentos semelhantes aos apresentados em recurso à decisão aplicada ao Processo nº 00065.018290/2021-26.

Importante se registrar que todos os 16 (dezesesseis) processos, *estes recebidos por este Relator para análise e proposta de decisão (conforme Tabela acima)*, fazem parte da mesma ação fiscal, de onde resultou a identificação de 16 (dezesesseis) atos infracionais distintos, *porém semelhantes*, os quais foram atribuídos ao mesmo tipo infracional e receberam o mesmo enquadramento legal/normativo.

No entanto, *como já dito*, no presente processo, o setor de decisão de primeira instância (SEI! 6071740), não adotou o instituto da *infração de natureza continuada*, segundo o seu decisor, tendo em vista entender restar o caso em tela abrangido pelo parágrafo único do art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/18, *ou seja*, por ter sido "[...] constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração", em conformidade com o Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI! 5507386). Ressalta-se que o decisor de primeira instância, *em todos os demais processos constantes da Tabela acima*, não considerou a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, pois, *segundo aponta nas respectivas decisões*, em todos os atos tidos como infracionais houve violação por parte do agente infrator do seu dever de *lealdade e boa-fé*.

Salvo engano, não posso concordar com esta posição, *conforme apontada por aquele setor de decisão de primeira instância*, na medida em que, *a princípio*, se encontram presentes todos os requisitos previstos no *caput* do art.37-A da Resolução ANAC nº 472/18, pois, *como se pode identificar*, todos os atos infracionais, *este constantes dos referidos processos na referida acima Tabela de processos*, apontam o mesmo regulado como agente passivo, em mais de uma ação, estas similares e todas apuradas em uma mesma ação de fiscalização, além de todos os atos restarem enquadrados na mesma capitulação, *ou seja*, em afronta a mesma normatização em vigor.

O decisor de primeira instância, *em todos os processos constantes da Tabela acima*, para motivar a sua recusa na aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, aponta, *expressamente*, apenas que "[**não**] **cabe [aqui] a caracterização de infração como de natureza continuada, tendo em vista o previsto pelo parágrafo único do Art. 37-A da Resolução ANAC 472/2018 (existência de violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé)**" (sem grifos no original), afirmando, *ainda*, estar a sua decisão em conformidade com entendimento do setor técnico desta ANAC, este expressado pelo Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI! 5507386 do Processo nº 00065.018290/2021-26).

Registra-se que o decisor de primeira instância aponta o Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI! 5507386) como o instrumento administrativo em que se encontra a necessária e devida motivação do ato administrativo decisório exarado, oportunidade em que, *inclusive*, o insere nos autos do presente processo. *Sendo assim*, deve-se observar se o referido Despacho do setor técnico apresenta ou não a necessária motivação do ato administrativo que denegou a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada* ao caso em tela.

Ao se analisar, *detidamente*, o Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI! 5507386), observa-se que o mesmo, *salvo engano*, busca, *acertadamente*, uniformizar o entendimento sobre a matéria no setor técnico, na medida em que, *expressamente*, reconhece haver, *recorrentemente*, situações semelhantes, as quais, *sobre a questão*, ainda não há normas aplicáveis que sejam mais específicas.

No entanto, observa-se que o referido Despacho não apresentou, *adequadamente*, a necessária motivação para que o caso em tela seja, *efetivamente*, enquadrado no parágrafo único do artigo 37-A da Resolução ANAC nº 472/18, este, *novamente*, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX-A - Da Infração Administrativa de Natureza Continuada (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, para se verificar a possibilidade de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, deve-se identificar se houve ou não violação "ao dever de lealdade e boa-fé que rege as

relações entre administrado e Administração". *Repete-se* que a decisão de primeira instância (SEI/6071740 do Processo nº 00065.018290/2021-26), bem como nas demais decisões, se limita a apenas apontar que houve tal violação, não aplicando o referido instituto, mas apontando o Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI/5507386), este como esclarecedor do entendimento do setor técnico desta ANAC.

O referido Despacho, mesmo não se referindo ao caso em concreto (nem era possível), aponta, *expressamente*, que "[...] a ação de incluir, propositalmente, voo fictício, em documento destinado à obtenção de licenças e habilitações relativos à certificação profissional, é, além de grave do ponto de vista da violação ao dever de lealdade e boa-fé entre administrado e administração, consumada de forma independente a cada registro, ou seja, a cada voo inexistente que o regulado alega ter realizado com o objetivo de burlar o processo de certificação de pessoal da aviação civil".

Ora, os conceitos de "lealdade" e de "boa-fé" tratam-se de "conceitos abertos", os quais podem, *sim*, ser aplicados pelo agente de fiscalização, dentro de "certa" discricionariedade, *contudo*, não se podendo fugir do princípio da legalidade que deve cercar todos os atos administrativos exarados.

O referido Despacho aponta que "[...] a ação de incluir, propositalmente, voo fictício, em documento destinado à obtenção de licenças e habilitações relativos à certificação profissional, é, além de grave do ponto de vista da violação ao dever de lealdade e boa-fé entre administrado e administração [...]", não apresentando, *contudo*, as especificidades e os esclarecimentos necessários para que se possa entender os motivos (*princípio da motivação*) em que aquele setor técnico desta ANAC optou pelo entendimento de que, *quando diante deste tipo de ato infracional*, não se deve aplicar o instituto da *infração de natureza continuada*. Importante ressaltar que a falta de esclarecimentos e as especificidades em que se deve ou não aplicar tal entendimento, poderá, *salvo engano*, considerar este tipo de infração como sempre em condições de não aplicabilidade do instituto da *infração de natureza continuada*, o que é inaceitável, na medida em que a norma vigente não faz qualquer tipo de exceção nesse sentido. O entendimento, *quando exarado pelo setor técnico competente*, cabe apontar os contornos necessários para a perfeita aplicação da norma vigente, não sendo admissível ser este entendimento mais restritivo que a própria norma, pois não lhe cabe adotar qualquer tipo ou forma de carga normativa, não podendo criar direitos ou obrigações ao administrado.

Mais adiante e mais especificamente em seu item 6., o Despacho SPL, de 20/04/2021 (SEI/5507386) aponta, *expressamente*, que "[é] o entendimento da SPL que os principais fatores balizadores na aplicação de medidas administrativas no caso de inclusão de registro falso em CIV são: o benefício indevido que o interessado pretende ter, ou seja, a relação entre o quantitativo de horas de voo falsas informadas e o quantitativo requerido para a emissão ou revalidação da licença/habilitação; a função que o piloto exerce e o respectivo nível de risco a que ele expõe terceiros e o sistema de aviação civil; e, finalmente, a reincidência ou a participação em esquemas de fraudes no processo de certificação de pessoas ou instrução". Observa-se que, *neste parágrafo*, o setor técnico, *salvo engano*, busca apresentar os "fatores balizadores", fundamentos, motivos, os quais resultaram no referido entendimento.

Sendo assim, pode-se extrair os seguintes "fatores balizadores", *conforme abaixo*, oportunidade em que apresento algumas considerações:

(i) o benefício indevido que o interessado pretende ter, ou seja, a relação entre o quantitativo de horas de voo falsas informadas e o quantitativo requerido para a emissão ou revalidação da licença/habilitação - Este motivo, *na verdade*, se encontra em consonância com uma das condições agravantes previstas na norma procedimental, *ou seja*, com base no inciso III do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18 ("a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração"). Não se pode confundir uma condição agravante, *esta determinada pelo agente normatizador*, com uma possível "violação do dever de lealdade e boa-fé", conceitos que, *como já dito*, podem e devem ser aplicados, *contudo*, precisam que seus contornos estejam pré-determinados e, ao serem aplicados, deverão estar em estrita observância dos princípios informadores da Administração Pública. Logo, em se tratando de caso concreto em que se encontre materializada este tipo de condição agravante, *literalmente*, estabelecida pelo referido dispositivo, o decisor deverá se utilizar desta condição e, *então*, não poderá se utilizar desta mesma condição agravante para, *também*, rejeitar a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, com base no parágrafo único do artigo 37-A da mesma Resolução. Importante ressaltar que o decisor de primeira instância, *em todos os processos constantes da Tabela acima, ao analisar as possíveis condições agravantes que poderiam ou não ser aplicáveis ao caso em tela*, não aponta qualquer uma das condições como aptas à agravar a sanção de multa aplicada.

(ii) a função que o piloto exerce e o respectivo nível de risco a que ele expõe terceiros e o sistema de aviação civil - *Da mesma forma que o item anterior*, este motivo, *na verdade*, se encontra em consonância com uma das condições agravantes previstas na norma procedimental, *ou seja*, com base no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18 ("a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo"). Logo, em se tratando de caso concreto em que se encontre materializada este tipo de condição agravante, *literalmente*, estabelecida pelo referido dispositivo, o decisor deverá se utilizar desta condição e, *então*, não poderá se utilizar desta mesma condição agravante para, *também*, rejeitar a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, com base no parágrafo único do artigo 37-A da mesma Resolução. Importante ressaltar que o decisor de primeira instância, *em todos os processos constantes da Tabela acima, ao analisar as possíveis condições agravantes que poderiam ou não ser aplicáveis ao caso em tela*, não aponta qualquer uma das condições como aptas à agravar a sanção de multa aplicada.

(iii) a reincidência ou a participação em esquemas de fraudes no processo de certificação de pessoas ou instrução - *Ainda no mesmo sentido que os itens anteriores*, este motivo, *na verdade*, se encontra em consonância com uma das condições agravantes previstas na norma procedimental, *ou seja*, com base no inciso I do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/18 ("a reincidência"). Logo, em se tratando de caso concreto em que se encontre materializada este tipo de condição agravante, *literalmente*, estabelecida pelo

referido dispositivo, o decisor deverá se utilizar desta condição e, *então*, não poderá se utilizar desta mesma condição agravante para, *também*, rejeitar a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, com base no parágrafo único do artigo 37-A da mesma Resolução. O decisor de primeira instância, *em todos os processos constantes da Tabela acima*, ao analisar as possíveis condições agravantes que poderiam ou não ser aplicáveis ao caso em tela, não aponta qualquer uma das condições como aptas à agravar a sanção de multa aplicada. Importante, *ainda*, apontar que o entendimento esposado pelo setor técnico desta ANAC se refere a um crime - *fraude* - este próprio do Direito Penal, o qual, *salvo engano*, a sua identificação e apuração é de, *exclusiva*, competência da autoridade policial, não sendo atribuição de servidores desta ANAC o seu processamento, mas, *tão somente*, a sua comunicação aos órgãos competentes. O referido crime de *fraude* só poderá ser atribuído ao agente infrator após este se submeter ao devido processo penal, este, *repto*, que não é de competência desta ANAC, não se podendo, *sem a finalização do necessário procedimento na esfera competente*, atribuir ao agente infrator este tipo de crime, tornando-se não aplicável, *ao caso em tela*, a parte final desta orientação apresentada pelo setor técnico desta ANAC.

Pelos motivos apontados acima, não comungo com o entendimento exarado pela decisão de primeira instância, no sentido de não aplicar aos casos em tela o instituto da *infração de natureza continuada*, pois presente todos os requisitos previstos na norma.

Sendo assim, este Relator entende ser necessária a apensação de todos os processos constantes da **Tabela de Processos a serem Apensados** (Tabela abaixo), de forma que possam os respectivos atos tidos como infracionais serem considerados como de *natureza continuada*, cabendo, *então*, apenas uma decisão final, esta que deverá abranger a todos os atos em desacordo com a norma, conforme constantes dos referidos processos.

Tabela de Processos a serem Apensados, tendo em vista a Infração ser de Natureza Continuada:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	SIGEC	Processo
00065.018290/2021-26	001578.I/2021	03/09/2019	672544219	Processo Principal
00065.018021/2021-60	001536.I/2021	21/10/2019	672542212	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018009/2021-55	001534.I/2021	06/09/2019	672541214	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018710/2021-74	001639.I/2021	02/09/2019	672543210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.016141/2021-22	001338.I/2021	20/08/2019	672540216	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018638/2021-85	001634.I/2021	06/09/2019	672553218	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018639/2021-20	001635.I/2021	17/09/2019	672552210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018422/2021-10	001592.I/2021	17/09/2019	672551211	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018426/2021-06	001594.I/2021	21/10/2019	672550213	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018715/2021-05	001641.I/2021	21/10/2019	672549210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018320/2021-02	001584.I/2021	06/09/2019	672548211	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018610/2021-48	001632.I/2021	20/08/2019	672547213	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018713/2021-16	001640.I/2021	06/09/2019	672546215	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018612/2021-37	001633.I/2021	04/09/2019	672555214	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018693/2021-75	001638.I/2021	19/08/2019	672554216	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26
00065.018349/2021-86	001585.I/2021	09/09/2019	672545217	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26

NOTAS IMPORTANTES:

1. Ao identificar a possibilidade da aplicação, *no caso em tela*, do instituto da *infração de natureza continuada*, este Relator adotou o presente processo como **Processo Principal**, na medida em que, *como dito acima*, todos os demais guardam relação de similaridade processual com o presente, não afirmando, *contudo*, ser este o ato infracional que deu o início da referida *infração continuada*, mas, *simplesmente*, entender que este procedimento não traz qualquer tipo de alteração ou prejuízo processual ao interessado;
2. Ao analisar os demais processos, para a identificação ou não do instituto da *infração de natureza continuada*, este Relator observou que, *em alguns processos*, a empresa interessada apresentou a sua defesa, a qual, *contudo*, *em cada um destes procedimentos*, foi, *adequadamente*, afastada pelo setor de decisão de primeira instância. *Nesta oportunidade*, este Relator, com base no §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, declara, *expressamente*, concordar com os todos argumentos apostos nas respectivas decisões de primeira instância;
3. *Da mesma forma*, observa-se que os recursos interpostos pela empresa interessada, *em cada um dos*

processos relacionados e analisados por este Relator, possuem os mesmos fundamentos, podendo os argumentos apostos no presente processo servirem para afastar as respectivas alegações da empresa recorrente;

4. Para aperfeiçoamento do processo administrativo sancionador nesta ANAC, segure-se que o setor de fiscalização, ao realizar uma ação fiscal, que resulte em mais de um auto de infração, mesmo que, *naquele momento*, não seja indicado que os mesmos sejam apensados, sigam, *de alguma forma*, reunidos, de modo que, tanto o setor de decisão de primeira instância quanto o de segunda instância, venha a avaliar a possibilidade ou não de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*; e

5. *Sendo assim*, entende-se que os direitos da empresa interessada, em especial quanto aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa*, foram, *devidamente*, respeitados por esta Administração Pública, estando, *assim*, o caso em tela, pronto para receber uma decisão de segunda instância administrativa por esta ASJIN.

Após todas estas considerações, este Relator passa ao cálculo da sanção de multa que deve ser aplicada, em definitivo, ao caso em tela.

Assim, tendo em vista a possibilidade de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, deve-se recorrer à fórmula prevista no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/18 (Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}), conforme os quadros abaixo.

Cálculo (Infrações de Natureza Continuada) - Todos os 16 processos (vide Tabela)

CÁLCULO DO VALOR DEFINITIVO DA SANÇÃO A SER APLICADA - Processo Principal nº 00065.018290/2021-26	
Número de Atos Infracionais:	16 atos infracionais
Valor da Multa Unitária (patamar médio) - R\$	7.000,00 (sete mil reais)
"f" = sem qualquer condição agravante (f ₁ = 1,85) e com uma condição atenuante, logo	"f" = 2,00.
Valor total da multa = R\$ 7.000,00 * 16^{1/2,00} = R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais).	

NOTA IMPORTANTE: Observa-se que a proposta de sanção de multa total a ser aplicada, no valor de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais), refere-se ao total dos 16 (dezesesseis) atos infracionais, *agora*, considerados como de *natureza continuada*, não se confundindo com a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância no presente processo (Processo nº 00065.018290/2021-26 - R\$ 4.000,00). *Na verdade*, ao se manter o entendimento anterior, *conforme se verificou nas decisões dos 16 (dezesesseis) processos administrativos sancionadores*, estas, *anteriormente*, tratadas isoladamente, a situação da empresa interessada restaria mais prejudicada (16 sanções de multa, *cada uma*, de R\$ 4.000,00, perfazendo-se um total de R\$ 64.000,00). *Sendo assim*, mantendo-se a aplicabilidade do instituto da *infração de natureza continuada* no caso em tela, não cabe a aplicação do parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99, pois, *de certa forma*, resulta em uma condição mais favorável à interessada.

7. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro por **DECLARAR** os atos infracionais, todos relativos aos 16 (dezesesseis) processos constantes da Tabela abaixo, **como de natureza continuada, DETERMINANDO**, ainda, a identificação do presente processo (**Processo nº 0065.018290/2021-26**) como **Processo Principal**, apensando, *assim*, todos os demais a este principal, sugerindo, *ainda*, **NEGAR PROVIMENTO** a todos os respectivos recursos, **APLICANDO**, *ao final*, uma única sanção de multa, **no valor total de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)**, esta referente aos 16 (dezesesseis) atos infracionais, todos tidos de *natureza continuada*, em conformidade com a Tabela abaixo.

Tabela de Processos Analisados como de Natureza Continuada - Decisão:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	SIGEC	Processo	Sanção Definitiva
00065.018290/2021-26	001578.I/2021	03/09/2019	672544219	Processo Principal	Sanção de multa no valor total de R\$ 28.000,00.
00065.018021/2021-60	001536.I/2021	21/10/2019	672542212	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018009/2021-55	001534.I/2021	06/09/2019	672541214	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
				A ser apensado ao	Cancelamento

00065.018710/2021-74	001639.I/2021	02/09/2019	672543210	Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.016141/2021-22	001338.I/2021	20/08/2019	672540216	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018638/2021-85	001634.I/2021	06/09/2019	672553218	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018639/2021-20	001635.I/2021	17/09/2019	672552210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018422/2021-10	001592.I/2021	17/09/2019	672551211	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018426/2021-06	001594.I/2021	21/10/2019	672550213	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018715/2021-05	001641.I/2021	21/10/2019	672549210	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018320/2021-02	001584.I/2021	06/09/2019	672548211	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018610/2021-48	001632.I/2021	20/08/2019	672547213	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018713/2021-16	001640.I/2021	06/09/2019	672546215	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018612/2021-37	001633.I/2021	04/09/2019	672555214	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018693/2021-75	001638.I/2021	19/08/2019	672554216	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018349/2021-86	001585.I/2021	09/09/2019	672545217	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 17 de novembro de 2021.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS

Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/11/2021, às 08:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6457044** e o código CRC **B2A988CB**.

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 258/2021

PROCESSO Nº 00065.018290/2021-26

INTERESSADO: EFAI - Escola de Aviação Civil Ltda

Brasília, 22 de novembro de 2021.

1. Tratam-se de Recursos Administrativos interpostos pela empresa **EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.**, CNPJ nº 03.622.266/0001-64, contra decisões de 1ª Instância da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil - SPL (*vide Tabela abaixo*), que aplicaram, *no total*, 16 (dezesseis) sanções de multas, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), *para cada o ato infracional cometido*, perfazendo-se, *assim*, um total de R\$ 64.000,00 (sessenta e quatro mil reais).

Tabela de Processos (Infração Continuada):

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Ato Infracional	Enquadramento	Processamento	Sanção	SIGEC
00065.018290/2021-26	001578.I/2021	03/09/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	Processo Principal	R\$ 4.000,00	672544219
00065.018021/2021-60	001536.I/2021	21/10/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672542212
00065.018009/2021-55	001534.I/2021	06/09/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672541214
00065.018710/2021-74	001639.I/2021	02/09/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672543210
00065.016141/2021-22	001338.I/2021	20/08/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672540216
00065.018638/2021-85	001634.I/2021	06/09/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672553218
00065.018639/2021-20	001635.I/2021	17/09/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672552210
00065.018422/2021-10	001592.I/2021	17/09/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672551211
00065.018426/2021-06	001594.I/2021	21/10/2019	<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672550213
			<i>Registrar/entregar a Escola hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.</i>	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004			

00065.018715/2021-05	001641.I/2021	21/10/2019	Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672549210
00065.018320/2021-02	001584.I/2021	06/09/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672548211
00065.018610/2021-48	001632.I/2021	20/08/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672547213
00065.018713/2021-16	001640.I/2021	06/09/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672546215
00065.018612/2021-37	001633.I/2021	04/09/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672555214
00065.018693/2021-75	001638.I/2021	19/08/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672554216
00065.018349/2021-86	001585.I/2021	09/09/2019	Registrar/endossar a Escola hora(s) de vôo, em instrução, na Caderneta Individual de Vôo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de vôo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado.	alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 141.57(c)(10) do RBHA 141, de 17/08/2004	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	R\$ 4.000,00	672545217

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico na integralidade os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 317/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 6457044].

3. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

4. A materialidade infracional restou bem configurada ao longo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.

5. Dosimetria adequada para o caso.

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

- por **DECLARAR** os atos infracionais, todos relativos aos 16 (dezesseis) processos constantes da Tabela abaixo, **como de natureza continuada, DETERMINANDO, ainda**, a identificação do presente processo (**Processo nº 0065.018290/2021-26**) como **Processo Principal**, apensando, *assim*, todos os demais a este principal, sugerindo, *ainda*, **NEGAR PROVIMENTO** a todos os respectivos recursos, **APLICANDO, ao final, uma única sanção de multa, no valor total de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)**, esta referente aos 16 (dezesseis) atos infracionais, todos tidos de *natureza continuada*, em conformidade com a Tabela abaixo.

Tabela de Processos Analisados como de Natureza Continuada - Decisão:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	SIGEC	Processo	Sanção Definitiva
00065.018290/2021-26	001578.I/2021	03/09/2019	672544219	Processo Principal	Sanção de multa no valor total de R\$ 28.000,00.
00065.018021/2021-60	001536.I/2021	21/10/2019	672542212	A ser apensado ao Processo nº 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
				A ser apensado ao Processo nº	Cancelamento

00065.018009/2021-55	001534.I/2021	06/09/2019	672541214	processo n° 00065.018290/2021-26	da multa aplicada.
00065.018710/2021-74	001639.I/2021	02/09/2019	672543210	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.016141/2021-22	001338.I/2021	20/08/2019	672540216	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018638/2021-85	001634.I/2021	06/09/2019	672553218	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018639/2021-20	001635.I/2021	17/09/2019	672552210	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018422/2021-10	001592.I/2021	17/09/2019	672551211	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018426/2021-06	001594.I/2021	21/10/2019	672550213	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018715/2021-05	001641.I/2021	21/10/2019	672549210	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018320/2021-02	001584.I/2021	06/09/2019	672548211	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018610/2021-48	001632.I/2021	20/08/2019	672547213	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018713/2021-16	001640.I/2021	06/09/2019	672546215	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018612/2021-37	001633.I/2021	04/09/2019	672555214	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018693/2021-75	001638.I/2021	19/08/2019	672554216	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.
00065.018349/2021-86	001585.I/2021	09/09/2019	672545217	A ser apensado ao Processo n° 00065.018290/2021-26	Cancelamento da multa aplicada.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 22/11/2021, às 08:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6484435** e o código CRC **68A77F39**.