



VOTO

PROCESSO: 00066.044243/2015-80

INTERESSADO: HELIMAXY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei n.º 9.784/1999 estabelecem a competência da Agência para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução n.º 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, o que inclui os casos em que há sanções de multa acima de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), como é o caso em tela.

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Dos autos, observa-se que a HELIMAXY - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. foi regularmente notificada da emissão do Auto de Infração em seu desfavor, ocasião em que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância. Ato contínuo, a autuada foi notificada do teor da Decisão, e do prazo para apresentação de recurso, devidamente apreciado pelo julgamento de segunda instância. Notificada do teor da Decisão em segunda instância, e do respectivo prazo para recurso à Diretoria, a autuada interpôs recurso a este Colegiado, feito apreciado na presente deliberação. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Conforme apontado no relatório, apuram-se no presente processo infrações imputadas à empresa por ter realizado voos nas aeronaves de marcas PT-HXY e PT-YLO sem ter realizado as inspeções previstas no programa de manutenção do fabricante das aeronaves de forma aceitável pela ANAC. Tal constatação decorre do cotejamento de dados fornecidos pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) a esta Agência, que apontam que os registros em Diário de Bordo da aeronave (DB) não coincidem com a efetiva utilização da mesma, atestada pelo Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo (BIMTRA) e pelas mensagens do sistema MOV. Como resultado, as inspeções de 100 horas de ambas as aeronaves não ocorreram conforme os registros de manutenção constantes nas respectivas cadernetas de célula das aeronaves, uma vez que os registros de que houve os deslocamentos para base de manutenção em Joinville/SC são falsos.

2.3. No recurso à Diretoria a recorrente alega: 1) que não foi notificada da lavratura do auto de infração, afrontando o princípio da ampla defesa e do contraditório; 2) que o auto de infração encontra-se prescrito, baseado na prescrição quinquenal prevista na Lei n.º 9.873/1999; 3) que os dados do SACI e do sistema MOV são viciados, pois sujeitam-se a falhas materiais decorrentes da transcrição do operador aeroportuário das movimentações efetivamente realizadas; 4) que a multa aplicada em primeira e segunda instâncias é desproporcional.

2.4. As alegações merecem prosperar parcialmente.

2.5. Destarte, a autuada alega que não foi notificada do auto de infração lavrado em seu desfavor. A mera consulta aos autos do processo contradiz tal versão, uma vez que estão presentes nos volumes de ambos os processos (SEI 2097486 e 2097647) os respectivos autos de infração, os avisos de recebimento assinados pelo diretor da escola em 06/11/2015 e a respectiva defesa prévia da autuada datada de 25/11/15 (pp. 193 a 195). Todos os documentos atestam a regularidade processual e o respeito aos direitos da autuada em sede de defesa. Ademais, observa-se que o recorrente além da defesa prévia, interpôs recursos em todas as instâncias possíveis, não comportando qualquer menção ao cerceamento de defesa ou ao contraditório.

2.6. Quanto à prescrição dos autos em epígrafe, também não merecem prosperar as alegações da autuada, uma vez que o auto foi lavrado em conformidade com o período previsto no art. 1º da Lei 9.873. Conforme o art. 2º da mesma lei, a prescrição da ação punitiva é interrompida conforme disposto em seus incisos, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Observa-se que a decisão de primeira instância e todos os demais atos processuais ocorreram dentro dos prazos previstos pela lei, não tendo ocorrido nem a prescrição quinquenal, nem tampouco a prescrição intercorrente.

2.7. Sobre a consistência dos dados do SACI advindos das mensagens CONFAC do tipo MOV, é possível que tais mensagens podem, eventualmente, apresentar algum erro material de preenchimento ou de processamento de dados. Contudo, o BIMTRA, sistema independente do DECEA para apuração da movimentação de tráfego aéreo, cujas fontes de informação se baseiam nos planos de voo efetivamente voados pelos operadores, apurou exatamente as mesmas movimentações das mensagens MOV, sendo inequívoco que as aeronaves não se deslocaram para a base de manutenção em Joinville/SC para a realização das inspeções que constam em suas cadernetas de célula. Dada a robustez e consistência dos elementos em tela, é insustentável o argumento da autuada de que voou para o aeródromo de Joinville/SC. Frente a isso, as anotações de diário de bordo que atestam tais voos e os registros em caderneta da realização das inspeções são considerados falsos e não podem ser tomados para a demonstração dos requisitos de manutenção previstos no RBHA 91 vigente à época.

2.8. A respeito da alegação de desproporcionalidade da multa aplicada pela primeira instância e confirmada em sede recursal de segunda instância, ratifico se tratar de conduta gravosa, a qual afronta os pilares essenciais da regulação técnica aplicável às aeronaves e suas operações, além do que, a realização de registros falsos em documentos tão relevantes ao interesse público - que são os registros primários da aeronave, vai de encontro ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações administrado e Administração. No entanto, cabe sopesar a coerência entre a incidência infracional com as obrigações inerentes ao controle técnico de manutenção que a regulada deve observar.

2.9. Cumpre rememorar o caso similar objeto de apreciação recente por este colegiado, por ocasião da 5ª Reunião Deliberativa Eletrônica de 2022, no bojo do processo n.º 00058.031110/2018-95, no qual considerou-se que a incidência mais adequada à situação fática - a qual também circunstancia o presente processo, é considerar uma infração para cada dia de utilização da aeronave. A proposição aprovada pelo Colegiado argumentou que:

"2.12 Dada a natureza operacional da utilização das aeronaves, que envolve múltiplos voos de instrução em um mesmo dia, o que torna seu controle de utilização, eventualmente, pouco acessível ao operador ao longo da jornada dos tripulantes, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave, afastando múltiplas infrações em um mesmo dia calendário. Com isso, proporciona-se razoável período para que o operador, após a utilização da aeronave para os voos de instrução, sejam eles diurnos ou noturnos, tenha acesso aos lançamentos dos diários de bordo e possa cotejar tais informações com as ações de manutenção requeridas."

2.10. Ante tal entendimento, verifica-se que, após o lançamento inverídico das inspeções nas aeronaves, foram realizados voos em 100 dias calendários distintos com a aeronave PT-YLO, além de voos em 23 dias calendários distintos com a aeronave PT-HXY, antes que elas fossem submetidas a uma inspeção de manutenção em conformidade com os regulamentos da ANAC. **Dessa forma, verifica-se que a autuada incorreu em 123 (cento e vinte e três) infrações ao disposto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 91.7(a), 91.405(a) e 91.409(i) do RBHA 91.**

2.11. Quanto aos critérios de dosimetria concordo com a aplicação da atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 ("a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento"), entretanto, avalio que também está presente a agravante prevista no artigo 36, §2º, inciso III, da citada resolução ("a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração"). Como já mencionado, o caso em tela envolveu a adulteração de diários de bordo para que não se realizassem inspeções de manutenção essenciais à operação da aeronave, de maneira que a disponibilização indevida da aeronave para seu uso comercial pela escola se deu mediante obtenção de vantagens que extrapolam quaisquer características inerentes ao tipo infracional já mencionado, afastando, portanto, a aplicação da Súmula Administrativa ANAC nº 002/2019 para tal agravante.

2.12. Verificando-se 1 (uma) circunstância atenuante e 1 (uma) circunstância agravante, conforme mencionado acima, deverá ser aplicada multa no valor médio (R\$ 7.000 - sete mil reais) para cada infração constatada.

2.13. Cabem, também, considerações a respeito da repercussão da conduta imputada à autuada nos certificados e autorizações emitidos pela ANAC em seu favor. Neste contexto, utilizam-se os princípios da regulação responsiva para verificar se a conduta gravosa no processo sancionador em tela é pontual ou, alternativamente, se é estendido à operação de outras aeronaves ao longo do tempo. Ora, a autuada vem, sistematicamente, sendo alvo de medidas cautelares da ANAC pela negativa em prestar esclarecimentos a respeito da situação técnica de suas aeronaves. Tais medidas envolveram, em maio de 2021, a suspensão cautelar da aeronave PT-HXY, por manutenções irregulares em seu motor. Complementarmente, a aeronave PT-YBF, da qual a autuada também é operadora, foi suspensa cautelarmente em fevereiro de 2022 pela utilização de itens não aeronavegáveis em manutenções realizadas junto à HORUS AERO TAXI LTDA., suspensão que permanece até o presente momento.

2.14. Não obstante, mesmo **quando se analisa tão e somente o contexto factual do presente processo**, verifica-se que há um círculo vicioso de práticas infracionais que visam a dificultar a apuração pela fiscalização da ANAC de práticas lesivas à segurança de voo. Conforme já mencionado, o diário de bordo da aeronave, ferramenta basilar para o controle de sua utilização, foi adulterado a fim de simular o deslocamento para atividades de manutenção não realizadas. Ora, o número de horas de voo da aeronave (*Time Since New* ou TSN) é o parâmetro mais utilizado para balizar a realização de inspeções, tarefas de manutenção, cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade, entre outros serviços. Para que todo o sistema de controle previamente mencionado seja eficaz é imperioso que haja boa-fé tanto dos administrados quanto da Administração. Sem tal boa-fé por parte dos administrados, todas as discussões técnicas da ANAC a respeito de aspectos de aeronavegabilidade têm sua eficácia comprometida, o que atenta contra a segurança de voo e contra a reputação de todo o sistema de aviação civil, tão valorizado e admirado pela sociedade brasileira.

2.15. Conforme previsto na Resolução ANAC nº 472/2018, *na aplicação de sanção de suspensão ou cassação será considerada a gravidade dos fatos apurados e observada a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração*. Assim, no presente caso, dada a gravidade dos fatos e a expressa violação do dever de lealdade e boa-fé pelo regulado, entendo que a medida compatível com a conduta apurada seja **culminar a sanção de multa com sanção restritiva de direitos na forma de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave de marcas PT-HXY**. Dada a dosimetria mencionada no item 2.12 do presente voto e o número de infrações apuradas, bem como o período máximo de suspensão previsto no art. 296 do CBA, tal **suspensão se aplica pelo período de 180 (cento e oitenta) dias**. Ressalta-se que a aeronave PT-YLO, também envolvida nas condutas apuradas, está com seu CA cancelado, além de ter sido vendida para outro proprietário/operador em 2019, o que limita a aplicabilidade da suspensão do CA à aeronave mencionada.

2.16. Por fim, cabe ressaltar que a ANAC tem envidado esforços na direção de uma regulação mais responsiva, que requer de seu regulado não apenas a capacidade técnica, mas, sobretudo, confiabilidade, pois esses pilares conferem segurança à concessão de certificados e autorizações para o exercício de atividades reguladas. Violar a boa-fé e a lealdade que regem as relações entre administrado e Administração fere a essência da regulação praticada pela Agência.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO e PELA REFORMA PARCIAL DA DECISÃO** em segunda instância (SEI 6160625), aplicando a penalidade de multa à empresa HELIMAXY - ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA. no valor de **R\$ 861.000,00 (oitocentos e sessenta e um mil reais)**, pela prática de 123 infrações, capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 91.7(a), 91.405(a) e 91.409(i) do RBHA 91, cumulada com sanção restritiva de direitos, na forma de **suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave de marcas PT-HXY, pelo período de 180 (cento e oitenta dias)**, por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves PT-HXY e PT-YLO.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPO para a adoção das providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 23/03/2022, às 13:57, 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 **6927255** e o código CRC **0DFBE9EE**.