



**PARECER Nº** 528/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00067.004322/2014-67  
**INTERESSADO:** GILDEÃO MATIAS SOARES

### **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**AINI:** 02010/2014/SPO **Data da Lavratura:** 18/07/2014

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 658.158/16-7

**Infração:** *Uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS.*

**Enquadramento:** art. 166 e alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119.

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

### **INTRODUÇÃO**

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, cujo Auto de Infração nº. 02010/2014/SPO foi lavrado, em 18/07/2014 (fl. 01), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

DATA: 21/02/2014 HORA: 16:26 LOCAL: SBNT/SBRF.

Descrição da Ocorrência: *Uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS.*

Histórico: De acordo com o Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014, o piloto GIDEÃO MATIAS SOARES, quando em comando da aeronave PP-MRA, no dia 21/02/2014, utilizou um GPS como meio de navegação, sem que a aeronave estivesse autorizada para uso do referido dispositivo eletrônico, contrariando o que dispõe o RBAC 135.144 (a).

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Em Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014 (fls. 02 a 08), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo *in verbis*:

#### **Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO**

O presente Relatório de Fiscalização tem por finalidade apontar as irregularidades descritas na Nota Técnica Nº. 50/2014/GOAG-RF/SPO (cópia em anexo), relativas à denúncia enviada pelo CINDACTA III, envolvendo a operação da aeronave **PP-MRA**, no dia **21/02/2014**, na ocasião sob o comando do piloto **GIDEÃO MATIAS SOARES**, CPF 145.631.678-86, Código ANAC 100134.

De acordo com o expediente enviado pelo CINDACTA III (Parecer Técnico ATS nº. 001/2014), em contato com a TWR João Pessoa, "... o piloto em comando do PPMRA não tinha conhecimento pleno das referências visuais do espaço aéreo em que voava, fazendo referência ao GPS e demonstrando não ter condições de determinar com exatidão suas posições e estimados, quando questionado pelos órgãos de Controle". O referido fato pode ser observado na cópia da transcrição das comunicações orais (em anexo), enviada pelo CINDACTA III.

Conforme o RBAC 135.144 (a), exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento.

O uso do GPS, devidamente aprovado e homologado, pode ser autorizado para empresas voando sob o RBAC 1345, no entanto a HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA., operadora da aeronave **PP-MRA**, não está autorizada a utilizar dispositivos eletrônicos (no caso, GPS) em suas aeronaves, conforme suas Especificações Operativas. Ou seja, o piloto em comando da mencionada aeronave, no dia 21/02/2014, estava utilizando o GPS de forma irregular.

Por ter usado indevidamente o dispositivo eletrônico - GPS, deverá ser lavrado o respectivo auto de infração em nome do piloto **GIDEÃO MATIAS SOARES**, em virtude de ter contrariado o que dispõe o **RBAC 135.1445 (a)**. A infração está capitulada no **CBA, Art. 302, inciso II, alínea "n"**, considerando que o mesmo infringiu normas e regulamentos que afetam a segurança de voo, quando em comando da aeronave **PP-MRA**, no dia **21/02/2014**, no trecho **SBNT/SBRF**, às **16:26h**. [...] (**grifos no original**).

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 28/07/2014 (fl. 09), oportunidade em que alega que, "[...] [em] 21/02/2014, encontrava-se pousado no Aeroporto de SBNT, para fins de abastecimento e após prosseguir o voo com destino à SBRF, período em que não foi abordado por nenhum fiscal da Anac, bem como em momento algum [utilizou] GPS como meio primário de navegação, pois a aeronave dispõe de cartas aeronáuticas e ROTAER à bordo o que me possibilita voo visual".

O setor competente, em decisão motivada, datada de 18/11/2016 (SEI! 0180521 e 0184983), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, aplicando, considerando a ausência de condição atenuante (incisos do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e, também, de agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), ao final, multa no *patamar médio* previsto na norma, no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 18/11/2016 (SEI! 0190402), a qual foi recebida pelo interessado, em 28/11/2016 (SEI! 0234616).

O interessado apresenta o seu recurso, em 13/12/2016 (SEI! 0263518), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, conforme abaixo, *in verbis*:

Prezado Senhor

(...)

Segundo o Auto de Infração, a multa foi aplicada em decorrência da realização de fiscalização que constatou a utilização do GPS como meio de navegação no dia 21 de fevereiro de 2014, na aeronave PPMRA.

Desta forma, gostaria de expor o seguinte: Torna-se impossível constatar, no solo, durante a realização de fiscalização posterior (O Relatório de Fiscalização n252/2014/GOAG-RF/SPO mencionado no processo data de 15 de julho de 2014, tendo sido a suposta infração cometida no dia 21 de fevereiro do mesmo ano, constatar a utilização de GPS - em voo - em data anterior.

Convém ressaltar que o equipamento de bordo cumpre o previsto na CI 21-013 acerca de sua instalação "stand alone" bem como a marcação no painel que sua utilização somente poderia ocorrer em condições visuais.

Salienta-se que, para a realização de voo VFR é necessário estar voando em condições VMC e consequentemente a realização de navegação por contato.

Trata-se então, em meu ponto de vista, que a multa aplicada não encontra razoabilidade em sua aplicação, considerando que **eu não estava utilizando o GPS como meio de navegação primário durante o voo**.

(...)

(**grifos no original**)

Em decisão monocrática de segunda instância, datada de 12/03/2019 (SEI! 2719686), o referido Auto de Infração (fl. 01) foi **CONVALIDADO**, sendo complementado o enquadramento para passar a constar o art. 166 e a alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119.

Após a regular notificação do interessado, em 22/03/2019 (SEI! 2817288 e 2857613), quanto à convalidação do referido Auto de Infração, o mesmo apresenta as suas considerações (SEI! 2885905),

oportunidade em que, *entre outras coisas*, alega: (i) "[...] a Torre não teria capacidade técnica de afirmar com segurança e certeza que o Comandante, ora Recorrente, estava utilizando o GPS como meio primário de navegação [...]"; (ii) "[ressalto], ainda, que a aeronave matrícula PP-MRA, [...] possuía instalado em seu painel um GPS conforme atestado pela vistoria através do ofício n.º 116/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, e que o voo estava sendo realizado em condições visuais e mantendo a separação do solo, obstáculos e outros tráfegos"; e (iii) "[...] pelo enunciado do art. 135.144 que o impedimento é quanto a utilização de dispositivos portáteis a bordo de qualquer aeronave civil, não se enquadrando portanto nesta tipificação a aeronave PP-MRA que possuía um GPS integrado em seu painel e que mesmo não podendo ser utilizado como meio de navegação, deve se manter operativo e com seus bancos de dados atualizados conforme auditados nas inspeções de Rampa".

Em 08/04/2019, o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 2887733), sendo atribuído a este analista técnico em 02/05/2019, às 12h50min.

### **Dos Outros Atos Processuais:**

- Nota Técnica n.º 50/2014/GOAG-RF/SPO, datada de 02/07/2014 (fl. 03/04v);
- Parecer Técnico ATS n.º 001/2014, datado de 10/03/2014 (fl. 05/05v);
- Transcrição de Gravação de Comunicações Oraís ATS n.º 059/TWR/SBJP (fl. 06/07);
- Página do Diário de Bordo da Aeronave PP-MRA (fl. 08);
- Termo de Autuação, datado de 21/07/2014 (fl. 09);
- Despacho NURAC/REC, datado de 18/08/2014 (fl. 11);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado (fl. 12);
- Despacho de encaminhamento da ACPI/SPO, datado de 29/07/2016 (fl. 13);
- Notificação de decisão de primeira instância enviada ao interessado, datada de 18/11/2016 (SEI! 0190402); e
- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 02/08/2017 (SEI! 0914374);
- Despacho de distribuição do processo (SEI! 1856648); e
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado (SEI! 2723716).

### **É o breve Relatório.**

#### **1. 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 n.º 472/18, abaixo, *in verbis*:

##### **Resolução ANAC n.º 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 o recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. Como se pode observar, o 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:**

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 28/07/2014 (fl. 09), oportunidade em que, em 15/08/2014 (fl. 10), apresenta as suas considerações. O setor competente, em decisão motivada, datada de 18/11/2016 (SEI! 0180521 e 0184983), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA. Verifica-se notificação de decisão, datada de 18/11/2016 (SEI! 0190402), a qual foi recebida pelo interessado, em 28/11/2016 (SEI! 0234616), oportunidade em que apresenta o seu recurso, em 13/12/2016 (SEI! 0263518). Após a regular notificação do interessado, em 22/03/2019 (SEI! 2817288 e 2857613), quanto à convalidação do referido Auto de Infração, o mesmo apresenta as suas considerações, em 05/04/2019 (SEI! 2885905).

Sendo assim, deve-se apontar a regularidade do presente processo, estando, *agora*, pronto para receber decisão de segunda instância administrativa.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO

**Quanto à Fundamentação da Matéria – Uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS.**

O interessado foi autuado porque, *segundo à fiscalização, usou dispositivo eletrônico portátil não autorizado (GPS) em operação com aeronave*, em afronta à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 21/02/2014 HORA: 16:26 LOCAL: SBNT/SBRF.

Descrição da Ocorrência: *Uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS.*

Histórico: De acordo com o Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014, o piloto GIDEÃO MATIAS SOARES, quando em comando da aeronave PP-MRA, no dia 21/02/2014, utilizou um GPS como meio de navegação, sem que a aeronave estivesse autorizada para uso do referido dispositivo eletrônico, contrariando o que dispõe o RBAC 135.144(a).

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

**CBA**

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

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves; (...)

**n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo; (...)**

**(grifos nossos)**

Importante observar que o agente fiscal, apresenta, como norma complementar, o item 135.144 (a) do RBAC 135, conforme abaixo *in verbis*:

**RBAC 135**

**135.144 Dispositivos eletrônicos portáteis**

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, **ninguém pode operar nem nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento.**

(...)

**(grifos nossos)**

Desta forma, clara está a proibição de operação de "qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento [RBAC 135]". No entanto, este mesmo dispositivo apresenta uma exceção, conforme disposto no item 135.144 (b) do RBAC 135, abaixo, *in verbis*:

**RBAC 135**

**135.144 Dispositivos eletrônicos portáteis**

(...)

(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para:

(1) gravadores de voz portáteis;

(2) aparelhos de audição;

(3) marca-passos;

(4) barbeadores elétricos; ou

**(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 tiver determinado não causar interferência nos sistemas de navegação ou de comunicações da aeronave na qual ele será utilizado.**

**(grifos nossos)**

*Ao se observar o dispositivo acima, deve-se apontar para o item 135.144 (b)(5), o qual permite a utilização de qualquer dispositivo eletrônico portátil, desde que não venha a causar interferência nos sistemas de navegação ou de comunicação da aeronave.*

No entanto, ao se observar o Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014 (fls. 02 a 08), *conforme visto acima*, a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO**

[...]

O uso do GPS, devidamente aprovado e homologado, pode ser autorizado para empresas voando sob o RBAC 135, no entanto a HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA., operadora da aeronave **PP-MRA**, **não está autorizada a utilizar dispositivos eletrônicos (no caso, GPS) em suas aeronaves, conforme suas Especificações Operativas.** Ou seja, o piloto em comando da mencionada aeronave, no dia 21/02/2014, estava utilizando o GPS de forma irregular.

[...]

**(grifos nossos).**

Nesse sentido, deve-se apontar haver dispositivo normativo adequado à complementação do enquadramento já apontado no referido Auto de Infração, conforme se observa no item 119.5 (c)(8) do RBAC 119, abaixo, *in verbis*:

**RBAC 119**

119.5 - Certificações, Autorizações e Proibições (...)

(c) **Proibições (...)**

(8) **Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento**, o RBAC 121, o RBAC 135 e o RBAC 125 **sem, ou em violação de**, seu certificado ou **suas especificações operativas**.

(grifos nossos)

*Como já demonstrado acima*, a fiscalização desta ANAC, ao apontar, *expressamente*, que "[...] a [...], operadora da aeronave **PP-MRA, não está autorizada a utilizar dispositivos eletrônicos (no caso, GPS) em suas aeronaves, conforme suas Especificações Operativas (sem grifos no original)**. Ou seja, o piloto em comando da mencionada aeronave, no dia 21/02/2014, estava utilizando o GPS de forma irregular. [...]", infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119.

Ainda se deve apontar a responsabilidade do comandante da aeronave, quanto à operação da aeronave, conforme abaixo, *in verbis*:

**CBA**

**CAPÍTULO III**

**Do Comandante de Aeronave**

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

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

**Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.**

(...)

(grifos nossos)

Clara, então, é a responsabilidade do comandante da aeronave quanto à operação, esta que deverá estar dentro da regulamentação vigente. Sendo assim, importante se fez constar este dispositivo, também, no enquadramento proposto para o ato tido como infracional.

*Conforme apontado acima*, verificou-se haver congruência entre a matéria objeto do referido Auto de Infração (fl. 01) e a decisão de primeira instância, datada de 18/11/2016 (SEI! 0180521 e 0184983), permitindo, assim, que se realizasse a convalidação proposta.

Diante do exposto, *no caso em tela*, a ocorrência tida como infracional descrita no referido Auto de Infração suportou ato de convalidação (SEI! 2719686), sendo, inclusive, regularmente, notificado o interessado (SEI! 2857613), o qual apresentou as suas considerações (SEI! 2885905).

*No presente caso*, o ato tido como infracional passou a ser enquadrado no art. 166 e a alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119.

Cabe, ainda, mencionar os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, *em vigor à época*, para infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA (patamar mínimo - R\$ 2.000,00 / patamar médio - R\$ 3.500,00 / patamar máximo - R\$ 5.000,00).

Verifica-se que, em decisão de primeira instância, datada de 12/08/2016 (fls. 31 a 34), foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, no patamar máximo, no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

### 3. **DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

*No caso em tela*, em Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014 (fls. 02 a 08), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo *in verbis*:

#### **Relatório de Fiscalização nº. 51/2014/GOAG-RF/SPO**

O presente Relatório de Fiscalização tem por finalidade apontar as irregularidades descritas na Nota Técnica Nº. 50/2014/GOAG-RF/SPO (cópia em anexo), relativas à denúncia enviada pelo CINDACTA III, envolvendo a operação da aeronave **PP-MRA**, no dia **21/02/2014**, na ocasião sob o comando do piloto **GIDEÃO MATIAS SOARES**, CPF 145.631.678-86, Código ANAC 100134.

De acordo com o expediente enviado pelo CINDACTA III (Parecer Técnico ATS nº. 001/2014), em contato com a TWR João Pessoa, "... o piloto em comando do PPMRA não tinha conhecimento pleno das referências visuais do espaço aéreo em que voava, fazendo referência ao GPS e demonstrando não ter condições de determinar com exatidão suas posições e estimados, quando questionado pelos órgãos de Controle". O referido fato pode ser observado na cópia da transcrição das comunicações orais (em anexo), enviada pelo CINDACTA III.

Conforme o RBAC 135.144 (a), exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar nenhum operador ou piloto em comando de uma aeronave pode autorizar a operação de qualquer dispositivo eletrônico em qualquer aeronave civil registrada no Brasil operando segundo este regulamento.

O uso do GPS, devidamente aprovado e homologado, pode ser autorizado para empresas voando sob o RBAC 135, no entanto a HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA., operadora da aeronave **PP-MRA**, não está autorizada a utilizar dispositivos eletrônicos (no caso, GPS) em suas aeronaves, conforme suas Especificações Operativas. Ou seja, o piloto em comando da mencionada aeronave, no dia 21/02/2014, estava utilizando o GPS de forma irregular.

Por ter usado indevidamente o dispositivo eletrônico - GPS, deverá ser lavrado o respectivo auto de infração em nome do piloto **GIDEÃO MATIAS SOARES**, em virtude de ter contrariado o que dispõe o **RBAC 135.1445 (a)**. A infração está capitulada no **CBA, Art. 302, inciso II, alínea "n"**, considerando que o mesmo infringiu normas e regulamentos que afetam a segurança de voo, quando em comando da aeronave **PP-MRA**, no dia **21/02/2014**, no trecho **SBNT/SBRF, às 16:26h. [...]** (grifos no original).

Sendo assim, observa-se que a autoridade aeronáutica aponta, sem sombra de dúvidas, a materialização do ato tido como infracional pelo interessado, em afronta ao disposto no art. 166 e a alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119, conforme visto na fundamentação a esta análise.

### 4. **DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

*Devidamente notificado*, em 28/07/2014 (fl. 09), o interessado alega que, "[...] [em] 21/02/2014, encontrava-se pousado no Aeroporto de SBNT, para fins de abastecimento e após prosseguir o voo com destino à SBRF, período em que não foi abordado por nenhum fiscal da Anac, bem como em momento algum [utilizou] GPS como meio primário de navegação, pois a aeronave dispõe de cartas aeronáuticas e ROTAER à bordo o que me possibilita voo visual". Nesse sentido, deve-se observar as sólidas considerações apostas em Análise de Primeira Instância (SEI! 0180521), oportunidade em que o então analista pode afastar todas as alegações apostas pelo interessado, *naquela ocasião*, o que, *ao final*, foi corroborado pelo decisor de primeira instância (SEI! 0184983). Este analista técnico, *neste ato*, declara concordar com os argumentos apostos pelo referido analista em primeira instância, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, apresentando alguns trechos, conforme abaixo, *in verbis*:

**Análise Primeira Instância (SEI! 0180521) [...]**

#### **2.2. Análise da Defesa**

Acerca da alegação de o Autuado não teria utilizado o GPS como meio de navegação, o Parecer

Técnico ATS n.º 001/2014 (fl. 05/05v), e, especialmente da Transcrição de Gravação de Comunicações Orais ATS n.º 059/TWR SBJP (fl. 06/07), deixam explícito que o Autuado estava utilizando o GPS na operação como meio primário de navegação e que não era capaz de compreender e obter as informações pertinentes à sua localização a partir deste equipamento.

Por fim, no presente Auto de Infração ou em qualquer outro documento dos autos, não é alegado que a utilização do GPS foi detectada durante Inspeção de Rampa ou outra forma de abordagem de Inspectores da ANAC à aeronave tripulada pelo Autuado. Este fato foi, sim, comunicado à esta Agência através de encaminhamento de documento da Autoridade Aeroportuária onde se localizava o órgão local de controle do espaço aéreo. Tal órgão manteve contato com o tripulante durante a operação, na qual o Autuado apresentou dificuldade de se localizar e de se fazer localizar devido à dificuldades de manejo do GPS.

Após a sua regular notificação, em 28/11/2016 (SEI! 0234616), quanto à decisão de primeira instância (SEI! 0180521), o interessado apresenta o seu recurso, em 13/12/2016 (SEI! 0263518), alegando, *expressamente, entre outras coisas*, que "[...] **não estava utilizando o GPS como meio de navegação primário durante o voo**" (**grifos no original**). Nesse sentido, deve-se voltar às considerações apostas no Relatório de Fiscalização n.º 51/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014 (fls. 02 a 08), oportunidade em que a fiscalização desta ANAC aponta, *expressamente*, que "[...] [de] acordo com o expediente enviado pelo CINDACTA III (Parecer Técnico ATS n.º 001/2014), em contato com a TWR João Pessoa, "... o piloto em comando do PPMRA não tinha conhecimento pleno das referências visuais do espaço aéreo em que voava, fazendo referência ao GPS e demonstrando não ter condições de determinar com exatidão suas posições e estimados, quando questionado pelos órgãos de Controle". O referido fato pode ser observado na cópia da transcrição das comunicações orais (em anexo), enviada pelo CINDACTA III". Importante se registrar que a autoridade aeronáutica, quando no pleno de seu exercício de seu poder de controlar o espaço aéreo brasileiro, tem, *sim*, presunção de *legitimidade e certeza* de seus atos, os quais poderão ser derrubados por quem interessado, desde que, *no entanto*, apresente provas robustas de que assim não ocorreu. *No caso em tela*, observa-se que o interessado faz uma simples alegação, não trazendo, *contudo*, qualquer prova que venha a desconstituir as alegações da autoridade aeronáutica.

O interessado, após a sua regular notificação, em 22/03/2019 (SEI! 2817288 e 2857613), quanto à convalidação do referido Auto de Infração, apresenta as suas considerações (SEI! 2885905), oportunidade em que, *entre outras coisas*, alega:

(i) "[...] a Torre não teria capacidade técnica de afirmar com segurança e certeza que o Comandante, ora Recorrente, estava utilizando o GPS como meio primário de navegação [...]" - Como apontado pela Análise de Primeira Instância (SEI! 0180521), "[...] o Parecer Técnico ATS n.º 001/2014 (fl. 05/05v), e, especialmente da Transcrição de Gravação de Comunicações Orais ATS n.º 059/TWR SBJP (fl. 06/07), deixam explícito que o Autuado estava utilizando o GPS na operação como meio primário de navegação e que não era capaz de compreender e obter as informações pertinentes à sua localização a partir deste equipamento". Importante se observar que tais constatações foram, *inclusive*, objeto de encaminhamento para este órgão regulador, contendo os necessários documentos para que a fiscalização pudesse identificar e verificar a materialização do ato tido como infracional.

(ii) "[ressalto], ainda, que a aeronave matrícula PP-MRA, [...] possuía instalado em seu painel um GPS conforme atestado pela vistoria através do ofício n.º 116/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, e que o voo estava sendo realizado em condições visuais e mantendo a separação do solo, obstáculos e outros tráfegos" - O fato gerador do ato infracional que está sendo apurado no presente processo é quanto à utilização de GPS na operação como meio primário de navegação, não sendo ventilado o fato da referida aeronave possuir o equipamento instalado. Importante se registrar que, conforme consta do Relatório de Fiscalização n.º 51/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014 (fls. 02 a 08), "[...] [o] uso do GPS, devidamente aprovado e homologado, pode ser autorizado para empresas voando sob o RBAC 135, no entanto a HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA., operadora da aeronave **PP-MRA**, não está autorizada a utilizar dispositivos eletrônicos (no caso, GPS) em suas aeronaves, conforme suas Especificações Operativas. Ou seja, o piloto em comando da mencionada aeronave, no dia 21/02/2014, estava utilizando o GPS de forma irregular" (**grifos no original**).



(iii) "[...] pelo enunciado do art. 135.144 que o impedimento é quanto a utilização de dispositivos portáteis a bordo de qualquer aeronave civil, não se enquadrando portanto nesta tipificação a aeronave PP-MRA que possuía um GPS integrado em seu painel e que mesmo não podendo ser utilizado como meio de navegação, deve se manter operativo e com seus bancos de dados atualizados conforme auditados nas inspeções de Rampa" - *Da mesma forma que apontado no item anterior*, observa-se que o fato gerador do presente processo é quanto à utilização do referido equipamento (GPS) como meio primário de navegação, *conforme apontado pela autoridade aeronáutica e confirmado pela autoridade de aviação civil*, não pela existência de tal equipamento na referida aeronave.

#### ***Quanto à Alegação de Afrontas ao Devido Processo Legal:***

O interessado, *após notificação da convalidação realizada*, apresenta suas considerações (SEI 2885905), oportunidade em que traz aos autos sua preocupação quanto ao regular processo administrativo em seu desfavor. Nesse sentido, deve-se apontar que o presente processo observou todas as formalidades, legais e normativas, estando, ainda, dentro dos princípios informadores da Administração Pública. O fato é que o interessado, *conforme apontado pela autoridade aeronáutica e confirmado pela autoridade de aviação civil*, utilizou-se de equipamento (GPS) como meio primário de navegação, o que, *conforme visto na fundamentação desta análise*, fere o disposto no art. 166 e a alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119.

*Conforme apontado em preliminares a esta análise*, o interessado teve ciência de todos os atos administrativos exarados no presente processo, oportunidade em que pode exercer o seu direito ao contraditório e à ampla defesa.

Da mesma forma, a alegação do interessado de que houve afronta aos princípios da *razoabilidade* e da *proporcionalidade* não pode prosperar, pois, *conforme visto na fundamentação a esta análise*, o ato cometido pelo interessado foi, *devidamente*, enquadrado na legislação e normatização, ou seja, se encontra em dissonância com o normativo à época em vigor.

A alegação do recorrente de que houve falta de razoabilidade na sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância não pode prosperar, pois deve-se colocar não ser de competência deste analista técnico, na qualidade de servidor público ao exercer as suas plenas competências administrativas, ventilar a legalidade em relação ao ordenamento normativo exarado por esta ANAC, mas, *sim*, observá-lo e cumpri-lo, com exceção daquelas normas manifestamente ilegais, *o que não é o caso*.

Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, *tanto em defesa quanto em sede recursal e considerações após convalidação*, não consegue apresentar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe estão sendo imputado no presente processo.

## **5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

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 n.º 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 não foi reconhecida a existência de nenhuma das condições atenuantes, das previstas nos incisos do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC. n.º 25/08, *in verbis*:

**Resolução ANAC n.º 25/08**

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades 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;

III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 19/02/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2723716), correspondente ao interessado, observa-se a presença 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 não deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *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, abaixo *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades 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 – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (...)

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.

*Sendo assim*, observa-se não existir nenhuma circunstância atenuante e/ou agravante, conforme previstos, *respectivamente*, nos incisos dos §§1º e 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto nos incisos dos §§1º e 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

### **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 3.500,00 (grau médio).

Na medida em que não há a presença de nenhuma circunstância atenuante e, ainda, sem quaisquer condições agravantes, *conforme visto acima*, a sanção de multa deve ser mantida no *patamar médio* previsto para o ato infracional praticado, ou seja, no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, *tanto em defesa quanto em sede recursal*.

## DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à cada infração cometida.

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

**Submete-se ao crivo do decisor.**

**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 06/05/2019, às 08:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2977472** e o código CRC **CCD91861**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 639/2019**

PROCESSO Nº 00067.004322/2014-67

INTERESSADO: Gildeão Matias Soares

Brasília, 08 de maio de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **GILDEÃO MATIAS SOARES**, CPF nº. 145.631.678-86, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 18/11/2016, que aplicou multa no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida, identificada no Auto de Infração nº 02010/2014/SPO, por - *uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS*, capitulada no art. 166 e alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 528/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2977472], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo Sr. **GILDEÃO MATIAS SOARES**, CPF nº. 145.631.678-86, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 02010/2014/SPO**, capitulada no art. 166 e alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do CBA, c/c o item 135.144 (a) do RBAC 135 e, ainda, c/c o item 119.5 (c)(8) do RBAC 119, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído para a infração cometida, sem a presença de qualquer condição atenuante e/ou agravante (incisos dos §§1º e 2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), este referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00067.004322/2014-67** e ao **Crédito de Multa nº. 658.158/16-7**.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 08/05/2019, às 18:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2977478** e o código CRC **C1A3467C**.

---

**Referência:** Processo nº 00067.004322/2014-67

SEI nº 2977478