

PARECER N° 826/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00067.001055/2014-76
INTERESSADO: FABRICIO LIMA DE SOUSA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou o aeronauta em epígrafe por *Desrespeitar os limites operacionais certificados*.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) SEI 0010945fls. 1	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Defesa Prévia (SEI 0010968) fls. 09/17	Decisão de Primeira Instância - DCI (SEI 0010968 fls. 21 à 24) e (SEI 0010979 fls. 01 e 02)	Notificação da DCI (SEI 0333529) fls. 01 e 02	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 0348619)	Aferição Tempestividade (SEI 1054475)	Prescrição Intercorrente
00067.001055/2014-76	657089165	00280/2014	CANAC 121854	12/01/2014	13/02/2014	07/04/2014	23/08/2016	02/01/2017	10/01/2017	12/09/2017	02/01/2020

Enquadramento: Artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) combinado com o requisito 91.9(a) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91;

Infração: *infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;*

Proponente: [Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC n° 0644/DIRP/2016.]

GLOSSÁRIO:

POH - pilot's operating handbook (manual de operação do piloto)

AFM - aircraft flight manual (manual de voo aprovado da aeronave)

ARROW PA 28-R-201 - (Modelo da aeronave PIPER AIRCRAFT)

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso administrativo interposto por Fabricio Lima de Sousa, doravante INTERESSADO. O quadro acima individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O Auto de Infração descreve a conduta e as circunstâncias de sua constatação:

No dia 12/01/2014 a aeronave de marcas PR-RRP foi operada repetidas vezes de forma insegura à baixa altura na orla da cidade de João Pessoa/PB e vizinhanças. Na operação supracitada o piloto operou a aeronave PR-RRP utilizando auxílios à navegação (equipamentos de GPS) sem a devida autorização/certificação requerida e/ou sem a previsão do uso deste equipamento em voo nas publicações técnicas do fabricante da aeronave, extrapolando as orientações previstas em seu POH/AFM (ARROW PA 28R 201). A situação descrita configura descumprimento ao estabelecido em 91.9(a) do RBHA 91.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização** - (SEI n° 0010945 fls. 2 e 3). A fiscalização relata, após denúncia constante no processo n° 000067.000276/2014-27, que no dia 12/01/2014 a aeronave de marcas PR-RRP foi operada repetidas vezes de forma insegura a baixa altitude na orla da cidade de João Pessoa/PB e vizinhança. De acordo com o referido RF o piloto Fabricio Lima de Sousa CANAC 121854 infringiu as seguintes normas: RBHA 91.119(a); RBHA 91.119(b); 91.13(a); RBHA 91.13(a); RBHA 91.9(a); e o art. 172 do CBAer.

4. **Nota Técnica 05/2014/GOAG-RF/SPO (NT):** (SEI n° 0010945 fls. 4/9) Ao citado RF foi anexada a referida NT elaborada com a finalidade de subsidiar o processo administrativo para apuração de irregularidades e infrações ao CBAer por ocasião da operação da aeronave marca PR-RRP em condições de risco à segurança de voo e a pessoas e bens materiais em solo.

4.1. A fiscalização relata na NT que no dia 12/01/2014, de acordo com notícias divulgadas pelos meios de comunicação por meio de fotos e filmagens dos voos, a aeronave foi operada repetidas vezes de forma insegura à baixa altitude na orla da cidade de João Pessoa PB e vizinhança. Afirma, também, que tal fato bastante veiculado na imprensa, teria sido objeto de inquérito aberto pela a Polícia Federal - PF para apuração da ocorrência dos ilícitos. Na NT a fiscalização afirma, ainda, o seguinte: *"Relata-se no documento originado na Polícia Federal a existência de dois aparelhos eletrônicos (GPS) que estavam sendo usados na operação (vide anexo 12)."* (grifo meu).

4.2. Dentre as violações regulamentares e infrações ao CBAer, a NT conclui que:

[...]
 III.2.4 - O piloto Fabricio Lima de Sousa utilizou (grifo meu) auxílios à navegação (equipamentos de GPS) sem a devida autorização/certificação requerida e/ou sem a previsão do uso deste equipamento em voo nas publicações técnicas do fabricante da aeronave, extrapolando as orientações previstas em seu POH/AFM (ARROW PA 28r-201) em violação ao requisito 91.9(a) do RBHA 91. (grifado no original)

[...]

4.3. Para configurar as infrações foram anexados 11 (onze) documentos à NT, a saber:

- a) Anexos 01 à 07 - Vídeos (não anexados ao presente processo) e matérias jornalísticas;
- b) Anexo 08 - Consulta à Tela SIAC>Aeronave>Status do sistema SACI para aeronave PR-RRP;
- c) Anexo 09 - Consulta à Tela>Aeronautas>Aeronavegantes Dados Pessoais do SACI para piloto Fabricio Lima de Sousa - CANAC 121854;
- d) Anexo 10 - Ofício n° 0155/2014 - IPL 0006/2014-4 - SR/DPF/PB;
- e) Anexo 11 - Portaria SPF/MJ/DPF - SR/PB - Abertura de Inquérito Policial;
- f) Anexo 12 - Auto de Apresentação e apreensão
- f) Anexo 13 - Consulta à Tela INFO>Aeronave>Movimento do Grupo II do sistema SACI para aeronave PR-RRP no período de 01/12/2013 a 15/01/2014; e
- g) Capítulo 7, seções 1 a 4, da ORDER 2150.B do FAA.

4.4. Documentos produzidos pela PF

4.5. Ofício n° 0155/2014 - IPL 0006/2014-4 - SR/DPF/PB (SEI 0010945 fls. 22) - no referido documento a PF comunica à ANAC o fato dos sobrevoos rasantes realizados no dia 12/01/2014 sobre o litoral paraibano, e acrescenta que aquele fato estaria sendo apurado em inquérito policial acerca da questão da exposição a perigo de vida de pessoas e ao tráfego aéreo. No referido ofício, a PF solicita à Agência informações acerca da possível existência de ocorrência registrada em nome do piloto Fabricio Lima de Sousa e solicita também informações sobre possível ocorrência envolvendo a aeronave PR-RRP.

4.6. Aquele órgão público solicita, ainda, parecer técnico relativo ao regramento e normativo aéreo pertinente sobre qual seria o limite mínimo de altitude permitida pela legislação aeronáutica quanto a sobrevoos realizado no visual (VFR) em área habitada e inabitada, e ainda, se existe limite mínimo lateral para voo na costa relativamente a faixa costeira e o voo da aeronave.

4.7. **Portaria PF** (SEI 0010945 fls. 23) e **Auto de Apresentação e Apreensão** (SEI 0010945 fls 24) - Os documentos anexados instauram o Inquérito Policial e acostam aos autos o diário de bordo da aeronave PR RRP, bem como os **GPS's encontrados dentro da referida aeronave** (grifo meu) que teriam sido espontaneamente apresentados pelo piloto Sr. FABRÍCIO LIMA DE SOUSA de acordo com a PF.

5. **Defesa Prévia** - Regularmente notificado acerca da lavratura no AI n° 00280/2014 em 10/03/2014, como faz prova o AR (SEI 0010968 fls. 7), o autuado protocolou Defesa Prévia,

tempestiva, em 07/04/2014 (SEI 0010968 fls. 09/17).

6. **Decisão de 1ª Instância - DCI:** em 23/08/2016, a ACPI/SPO (Assessoria de Controle e Processamento de Infrações da Superintendência de Padrões Operacionais) com base na análise contida no Parecer (SEI 0010968 / fls. 21/24 e 0010979 fls. 1) decidiu pela aplicação de sanção de multa no patamar mínimo, dado a existência de circunstância atenuante prevista no inciso III, parágrafo 1º do art. 22 da Resolução nº 25/2008, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidade no último ano, no período que compreende 12/01/2013 à 12/01/2014, bem como de inexistência de circunstância agravantes no caso, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pela infração ao disposto no Artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o requisito 91.9(a) do RBHA 91, por *Desrespeitar os limites operacionais certificados, infringindo, assim, as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo*;

7. **Recurso 2ª Instância** - Após a ciência da DCI por meio da notificação, com respectivo AR acostado aos autos (SEI 0333529) datado de 02/01/2017, o interessado apresentou recurso protocolado/postado em 10/01/2017 (SEI 0348619).

8. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Certidão ASJIN (SEI 1054475), datada de 12/09/2017, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

9. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 15/10/2018 .

10. **É o relato.**

PRELIMINARES

11. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN. Ressalto que, tendo em vista o art. 16 da Res. ANAC 25/2008 , norma vigente à época do protocolo do recurso, este foi recebido com efeito suspensivo.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

12. **Da materialidade infracional** - o interessado foi autuado por supostamente ter descumprido o disposto no artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o requisito 91.9(a) do RBHA 91:

Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)

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;

Item 91.9(a) do RBHA 91

91.9 - REQUISITOS PARA MANUAL DE VÔO, MARCAS E LETREIROS DE AVIÕES CIVIS

(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil sem cumprir as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo aprovado e nas marcas e letreiros nela afixadas, de acordo com o estabelecido pelas autoridades aeronáuticas do país de registro da aeronave.

13. Da análise dos dispositivos supra, se depreende que o regulamento disposto no Item 91.9 (a) do RBHA 91 delimita o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302, para as condutas que dizem respeito à operação de aeronave sem cumprir as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo.

14. **Das razões recursais** - Em seu Recurso o autuado repete as alegações que fizera em sede de Defesa Prévia de que realizara "voo na orla da cidade de João Pessoa/PB, tendo notificado o Serviço de Informação Aeronáutica - AIS daquela localidade, por telefone, sendo autorizado após a notificação com todos os dados do voo, sendo seu plano de voo visual!" (grifado no original). Afirma, mais adiante, que "Após pousar o Recorrente foi surpreendido ainda na pista de pouso pelo então Presidente do aeródromo e alguns policiais federais, que após informarem sobre algumas ligações de banhistas reclamando de ter voado abaixo do permitido, foi conduzido ao Departamento da Polícia Federal para prestar esclarecimentos, não tendo oportunidade de preencher o Diário de Bordo daquele voo, tampouco pegar qualquer informação dentro da aeronave, sendo que lhe foi apreendido o diário de bordo e um aparelho GPS que se encontrava na aeronave, tudo baixo ordem dos policiais ali presentes."

15. O autuado relembra o histórico do Auto de Infração - AI que descreve a irregularidade, supostamente cometida, qual seja: "operar a aeronave PR-RRP com a utilização de aparelho GPS, sem que estivesse homologado para tanto.". Na sequência, o interessado argumenta que "Não há nos autos qualquer informação ou laudo técnico que permita afirmar com segurança que no dia 12.01.2014 a aeronave teria utilizado tal recurso de navegação, até porque não é homologada para tanto e, principalmente, vejam só, estava realizando um voo totalmente VFR, conforme plano aprovado!" e que, o autuado continua argumentando, "o fato de um GPS estar a bordo, inclusive não conectado ao sistema elétrico da aeronave, não constitui qualquer infração, pelo menos segundo descreve o RBAC acima", e, ao final indaga e responde: "O GPS, além de não pertencer à aeronave, foi recolhido pela Anac? Não! Foi apreendido pela polícia federal! Assim, como seria possível aferir o uso ou não do equipamento, que sequer está em poder ou foi visto pelo órgão regulador?"

16. No **Auto de Apresentação e Apreensão** (SEI 0010945 fls 24) - um dos documentos anexados aos autos e que instauram o Inquérito Policial, a PF afirma que foram acostados ao processo policial o diário de bordo da aeronave PR RRP, bem como os **GPS's encontrados dentro da referida aeronave** (grifo meu) que teriam sido espontaneamente apresentados pelo piloto Sr. FABRÍCIO LIMA DE SOUSA.

17. Por outro lado, na NT da fiscalização da ANAC consta o seguinte: "Relata-se no documento originado na Polícia Federal a existência de dois aparelhos eletrônicos (GPS) que estavam sendo usados na operação (vide anexo 12)." (grifo meu).

18. Na Decisão de 1ª Instância (SEI 0010968 / fls. 21/24 e 0010979 fls. 1) a ACPI/SPO conclui que:

2.2. Análise da Defesa

Quanto ao mérito da defesa, não foi apresentado qualquer documento que comprovasse que houve a devida comunicação à Sala AIS, por parte do autuado. Frisa-se que a motivação dos presentes autos baseou-se na operação utilizando equipamentos de GPS (grifo meu) sem a devida autorização/certificação descuidada e negligente por parte do piloto autuado.

[...]

Ressalta-se que o Auto de Apresentação e Apreensão da Superintendência Regional da Polícia Federal na Paraíba, de 13/01/2014 à folha 16, que fora lavrado pelo Delegado de Polícia Federal José Serpa da Santa Maria Jr, e inclusive, assinado pelo autuado, duas testemunhas e escrivão, descreve que foi apreendida (grifo meu) um equipamento eletrônico GARMIN, modelo RAM PATENTED RMR-B-164 e um GPS GARMIN AERA500.

As justificativas apresentadas quanto à realização de voo como visual, não é capaz de justificar o fato de o mesmo possuir os dois equipamentos de GPS no interior da aeronave (grifo meu) e, mesmo que durante a operação não tenha ocorrido a utilização dos mesmos (o que não pode comprovar em sua defesa), não deveriam estar alocados no interior da aeronave (grifo meu) PR-RRP.

Quanto alegar que não havia nos autos qualquer informação ou laudo técnico que permitisse afirmar com segurança que no dia 12.01.2014 a aeronave teria utilizado os GPS não deve prosperar, pois, se o mesmo sabia que a aeronave não era homologada para tanto estava ciente que incorreria em infração ao equipar a mesma com estes aparelhos (grifo meu)

[...]

Com base nos documentos acostados, como Ofício no 0155/2014 - IPL nº 006/2014-4-SR/DPF/PB, bem como a Portaria IPL nº 006/2014 - SR/DPF/PB e a Portaria IPL nº 006/2014 - SR/DPF/PB expedidos pela Superintendência Regional da Polícia Federal na Paraíba, constata-se que ocorreu o cometimento da infração pelo interessado, uma vez que operou a aeronave PR-RRP utilizando auxílios à navegação (equipamentos de GPS) sem a devida autorização/certificação requerida e/ou sem a previsão do uso deste equipamento em voo nas publicações técnicas da fabricante da aeronave, conforme descrito nos Autos de Infração.

19. A par dos elementos que compõem o presente processo, em especial a **Nota Técnica 05/2014/GOAG-RE/SPO (NT)**, o **Auto de Apresentação e Apreensão - (AAA)**, a Decisão de 1ª Instância (DC1) e o Recurso (RE2) apresentado pelo autuado entendo que a NT e a DC1 apresentam argumentos contraditórios ao fato relatado pela PF. Observo que no Auto de Apresentação e Apreensão a PF não afirma que os GPS estavam sendo usados na operação, no texto contido no AAA a afirmação da PF é de que os GPS's foram encontrados dentro da referida aeronave ao passo que na NT a fiscalização afirma que *Relata-se no documento originado na Polícia Federal a existência de dois aparelhos eletrônicos (GPS) que estavam sendo usados na operação (vide anexo 12).*"

20. Já na DC1 as afirmações são de que o autuado *possuía os dois equipamentos de GPS no interior da aeronave*, que estes aparelhos *não deveriam estar alocados no interior da aeronave* e que o piloto sabia que a aeronave não era homologada para tanto e estava ciente que incorreria em infração *ao equipar a mesma com estes aparelhos.*

21. Assim, com base nos documentos e relatos acostados aos autos, é razoável afirmar que havia dois GPS no interior da aeronave, no entanto, não foi possível comprovar que a aeronave estava equipada com tais aparelhos, tampouco que os mesmos GPSs foram utilizados durante a operação objeto do presente processo. Possuir dois equipamentos GPS no interior da aeronave não é o mesmo que equipar a aeronave com tais aparelhos. A palavra "possuir" e "equipar" não são sinônimos da palavra "operar".

22. Isso posto, entendo não ser possível configurar a infração descrita no AI: *operar a aeronave PR-RRP com a utilização de aparelho GPS, sem que estivesse homologado para tanto* e assim, com base no inciso IV, Art. 44, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 no qual ficou estabelecido que do julgamento do recurso poderá resultar declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999, **proponho DAR PROVIMENTO ao recurso e:**

Anular o AI nº 00280/2014, ante as contradições entre o relato da PF e as conclusões da DC1 e a impossibilidade de comprovar a utilização de aparelho GPS na operação;

Cancelar no Sistema Integrado de Gestão de Crédito - SIGEC o crédito nº 657089165, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais); e

Encaminhar os autos à ACPI/SPO para os fins previstos no Inciso IV, art. 44, da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

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

24. **Submete-se à apreciação do decisor.**

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA
Marcus Vinícius Barbosa Siqueira
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 06/09/2019, às 10:22, 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 **3175995** e o código CRC **7DDA56E9**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 956/2019

PROCESSO Nº 00067.001055/2014-76

INTERESSADO: Fabricio Lima de Sousa, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

2. 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.

3. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 3175995). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999. Com base nos documentos e relatos acostados aos autos, pode-se afirmar que havia dois GPS no interior da aeronave, no entanto, não foi possível comprovar que a aeronave estava equipada com tais aparelhos, tampouco que os mesmos GPSs foram utilizados durante a operação objeto do presente processo. Possuir dois equipamentos GPS no interior da aeronave não é o mesmo que equipar a aeronave com tais aparelhos. A palavra "possuir" e "equipar" não são sinônimos da palavra "operar". Por isso não é possível configurar a infração descrita no AI: *operar a aeronave PR-RRP com a utilização de aparelho GPS, sem que estivesse homologado para tanto.*

4. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **DAR PROVIMENTO ao recurso para:** *Anular o AI nº 00280/2014, ante as contradições entre o relato da PF e as conclusões da DC1 e a impossibilidade de comprovar a utilização de aparelho GPS na operação da aeronave;*
- *Cancelar no Sistema Integrado de Gestão de Crédito - SIGEC o crédito nº 657089165, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais); e*
- *Encaminhar os autos à ACPI/SPO para os fins previstos no Inciso IV, art. 44, da Resolução ANAC nº 472, de 2018.*

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

7. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE [1629380](#)

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 06/09/2019, às 11:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3178244** e o código CRC **3EEA3CDF**.

