



PARECER Nº 348/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00067.004321/2014-12
INTERESSADO: HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA.

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 02011/2014/SPO **Data da Lavratura:** 18/07/2014

Crédito de Multa nº: 658164161

Infração: *uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS*

Enquadramento: alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 135.144(a) do RBAC 135 e c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119

Aeronave: PP-MRA

Data: 21/02/2014 **Hora:** 16:26 **Local:** SBNT/SBRF

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA. em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 02011/2014/SPO (fl. 01), que capitulou a conduta do interessado na alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 135.144(a) do RBAC 135, descrevendo o seguinte:

Aeronave: PP-MRA

Data: 21/02/2014 Hora: 16:26 Local: SBNT/SBRF

HISTÓRICO: De acordo com o Relatório de Fiscalização nº 52/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014, no dia 21/02/2014 a empresa HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA permitiu o uso de um GPS, como meio de navegação, durante a operação da aeronave PP-MRA, sem que a mesma estivesse autorizada para uso do referido dispositivo eletrônico, contrariando o que dispõe o RBAC 135.144(a).

2. À fl. 02, Relatório de Fiscalização nº 52/2014/GOAG-RF/SPO dá maiores detalhes sobre as circunstâncias em que a irregularidade foi constatada, descrevendo o seguinte:

Relatório de Fiscalização nº 52/2014/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, operada pela empresa HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA, e 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 permitido o uso do dispositivo eletrônico - GPS, em aeronave sob sua responsabilidade, sem que estivesse autorizada para tal, portanto, de forma irregular, deverá ser lavrado o respectivo auto de infração em nome da **HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA**, em virtude de ter contrariado o que dispõe o **RBAC 135.1445 (a)**. A infração está capitulada no **CBA, Art. 302, inciso III, alínea "e"**, considerando que a empresa deixou de observar as normas e regulamentos relativos à operação da aeronave **PP-MRA**, no dia **21/02/2014**, no trecho **SBNT/SBRF**, às **16:26h**.

(...)

3. Em anexo aos Relatórios de Fiscalização são dispostos os seguintes documentos:
 - 3.1. Cópia da Nota Técnica nº 50/2014/GOAG-RF/SPO - fls. 03/04;
 - 3.2. Cópia do Parecer Técnico ATS nº 001/2014 (CINDACTA III) - fl. 05;
 - 3.3. Cópia da transcrição das comunicações orais - fls. 06/08;
 - 3.4. Cópia da folha nº 0037 do Diário de Bordo nº 006/MRA/13 - fl. 09.
4. À fl. 10, cópia de rastreamento de objetos dos Correios referente ao Auto de Infração.
5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/07/2014 (fl. 14), o autuado apresentou defesa em 07/08/2014 (fl. 11). No documento, alega que o equipamento era instalado de fábrica e apresenta em anexo (fl. 12) folha da Caderneta de Célula da aeronave com a instalação. Adiciona que *"assim, não há o que questionar que a aeronave esteja com o referido equipamento a bordo, sendo que em 17 de janeiro de 2014 a mesma foi vistoriada e emitido parecer favorável a mudança de categoria, para TPX, através do ofício 116/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR"*. Contesta ainda o inspetor que lavrou o auto de infração, dispondo que o GPS pode ser usado como meio de navegação, não podendo ser usado como meio primário de navegação. Por todo exposto, requer o arquivamento do Auto de Infração.
6. Em 14/08/2014, lavrado Despacho que encaminha o processo à ACPI/SPO - fl. 13.
7. À fl. 15, extrato de lançamentos de multa para o interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC.
8. Em 29/07/2016, lavrado Despacho que determina o encaminhamento do processo para que servidor apresentasse parecer - fl. 16.
9. Em 10/11/2016, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico do processo, passando o mesmo a tramitar no Sistema Eletrônico de Informações - SEI 0164919.
10. Em 18/11/2016, a autoridade competente decidiu pela aplicação de multa, sem atenuantes ou agravantes, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – SEI 0180522 e 0185687.
11. Anexada ao processo cópia das revisão 08 das Especificações Operativas da autuada - SEI 0185656.
12. Anexado ao processo Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido no *site* da Receita Federal do Brasil - SEI 0191086.
13. Anexado ao processo extrato de lançamento da multa do presente processo no SIGEC -

14. Conforme documentos constantes nos autos, foram realizadas diversas tentativas de notificação do interessado acerca da decisão de primeira instância, inclusive por meio de edital, e por não existir manifestação recursal do interessado e nem pagamento da multa, o processo foi encaminhado para a GTAF-RJ para inscrição do débito em Dívida Ativa. Após diligência da Procuradoria Federal à CCPI e manifestação do interessado acerca da irregularidade na notificação, finalmente em 29/11/2018 (SEI 2497843) o autuado foi regularmente notificado da decisão de primeira instância, através da notificação de decisão SEI 2436446.

15. Devidamente notificado, postou seu recurso em 07/12/2018 (SEI 2517450). No documento, dispõe que *"(...) é sabido por todos, que a Torre não teria capacidade técnica de afirmar com segurança e certeza que o Comandante estava utilizando o GPS como meio primário de navegação"*, e afirma ainda que *"o voo estava sendo realizado com condições visuais e mantendo separação do solo, obstáculos e outros tráfegos"*. Entende que quando solicitado a reportar determinada posição pela torre que o piloto desconhecia, ou mesmo, que em seu planejamento de voo não contempla, seria razoável que o Comandante utilizasse outra fonte de informação como auxiliar (secundário), inclusive podendo e devendo, como foi visto nas transcrições, solicitar ao órgão de controle informações como proa, distância, tempo, radial, de maneira a setorizá-lo, sem contudo, infringir o dispositivo legal do item 135.144(a) do RBAC 135.

16. Segue contestando que tenha infringido a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, dispondo *"seus tripulantes são treinados para cumprir as normas presentes no Manual de Operações (MGO), manual de procedimentos operacionais padronizados (SOP) e especificações operativas, executando voos somente sobre regras visuais, utilizando-se de informações aeronáuticas oficiais como ROTAER, AIP Brasil, AIP MAP, Cartas WAC, para o planejamento de seus voo e não o GPS como fonte primária a não ser quando algo fora do seu planejamento de voo aconteça e interfira na segurança do mesmo, como ocorrido no caso em questão"*. Ainda, esclarece que *"foi o Comandante da aeronave que reportou a Torre SBJP, tráfego aero essencial que não era de conhecimento daquele controle e que estava em evolução em sua aérea de competência sem contato bilateral com a mesma, o que reforça o comportamento de segurança operacional do piloto que voando sobre regras visuais e que atento em seu deslocamento e mantendo a separação regulamentar tratou de informar aquele controle, tráfego essencial que poderia eventualmente trazer riscos a operação aérea daquela área"*.

17. A recorrente apresenta ainda disposições sobre o contraditório e a ampla defesa, dispondo que *"a concepção de disponibilidade do contraditório em face da obtenção do desconto de 50% demonstrasse afrontosa ao texto magno, pois de toda sorte é indicado ao Autuado a obtenção do desconto e a assunção da culpa em dispensa ao princípio de não culpabilidade e/ou princípio da inocência, do que o exercício de petição - direito também consagrado no texto magno"*, afirmando ainda *"que o comportamento adotado pela Recorrida colide com os primados constitucionais, pois o cerceamento de defesa e barreira à efetivação do contraditório, fazendo uso de uma moeda de troca e coercitiva que é a opção de obtenção do desconto de 50% da autuação em decorrência da abdicação do direito de defesa é atentatória ao princípio mór da dignidade da pessoa humana, ao direito de ação e reverberando ainda barreira ao acesso ao duplo grau de jurisdição administrativa e/ou judicial, ainda podendo se falar em redução ao princípio da inocência"*.

18. Aduzindo a aplicação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, requer o reconhecimento da excessividade punitiva, e caso não seja acolhido o pedido, que seja restabelecido o desconto de 50% em decorrência das razões apresentadas.

19. Por fim, requer que seja dado provimento ao recurso, com o arquivamento do Auto de Infração.

20. Junto ao recurso o interessado apresenta instrumento de procuração.

21. Em 17/12/2018, lavrado Despacho ASJIN 2527334, que conhece do recurso e determina sua distribuição para análise e deliberação.

22. É o relatório.

PRELIMINARES

23. Regularidade processual

24. O interessado foi devidamente cientificado da infração imputada em 29/07/2014 (fl. 14), o autuado apresentou defesa em 07/08/2014 (fl. 11). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 29/11/2018 (SEI 2497843), tendo postado seu tempestivo recurso em 07/12/2018 (SEI 2517450), conforme Despacho ASJIN 2527334.

24.1. Sendo assim, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

MÉRITO

25. *Fundamentação da matéria: uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS*

26. Diante da irregularidade do processo administrativo em tela, a autuação foi capitulada na alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutico - CBA, c/c item 135.144(a) do RBAC 135.

27. Segue o que consta na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA:

CBA

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

(...)

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

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

(...)

28. O RBAC nº 135, que dispõe sobre "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA", apresenta a seguinte redação em seu item 135.144:

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.

(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.

(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 operando a aeronave na qual o particular dispositivo pretenda ser utilizado.

(d) Não obstante o estabelecido no parágrafo (a) desta seção, os detentores de certificado podem autorizar o uso de telefones celulares a bordo de aviões desde que:

(1) Sejam aviões com configuração para passageiros com mais de 20 assentos e com sistema de

reabastecimento de combustível sob pressão;

(2) Tais aviões estejam estacionados no local designado para embarque ou desembarque de passageiros, com os motores desligados, com a(s) porta(s) aberta(s) e com sistemas sensíveis a interferências eletromagnéticas desativados; e

(3) O detentor de certificado tenha estabelecido um procedimento adequado às circunstâncias e constante do manual requerido pela seção 135.21.

(grifos nossos)

29. 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, que permite a utilização de qualquer dispositivo eletrônico portátil, desde que não venha a causar interferência nos sistemas de navegação ou de comunicação da aeronave.

30. No entanto, ao se observar o Relatório de Fiscalização nº 52/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 15/07/2014 (fl. 02), conforme visto acima, a fiscalização da ANAC aponta, expressamente, conforme abaixo *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº 52/2014/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).

31. 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, que trata de "CERTIFICAÇÃO: OPERADORES REGULARES E NÃO-REGULARES", dispostos abaixo:

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)

32. Sendo assim, importante se faz constar estes dispositivos, também, no enquadramento proposto para o ato tido como infracional.

33. Entende-se que existe congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a decisão de primeira instância administrativa, que decide corretamente os fatos. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento mais adequado está na **alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 135.144(a) do RBAC 135 e c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119**, o que torna necessária a convalidação do enquadramento do Auto de Infração, com base no § 1º do art. 19 da Resolução Anac nº 472/2018, que dispõe o seguinte:

Resolução Anac nº 472/2018

Art. 19 Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

(...)

34. Sendo assim, em cumprimento com o disposto no parágrafo primeiro do art. 19 da Resolução Anac nº 472/2018, deve-se observar o prazo total de 10 (dez) dias para que o Interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação.

35. Desta forma, deixo de analisar o mérito para proferir a sugerir a proposta de decisão.

CONCLUSÃO

36. Pelo exposto, sugiro a **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO** do Auto de Infração nº 02011/2014/SPO, complementando seu enquadramentos para que fique capitulado na **alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 135.144(a) do RBAC 135 e c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119**, com base no parágrafo primeiro do art. 19 da Resolução Anac nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações.

37. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/03/2019, às 11:06, 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 **2822525** e o código CRC **25CC2C92**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 465/2019

PROCESSO Nº 00067.004321/2014-12
INTERESSADO: HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA.

Brasília, 29 de março de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA., CNPJ - 00.977.675/0001-95, contra decisão de primeira instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 18/11/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 02011/2014/SPO, por *uso não autorizado de dispositivo eletrônico portátil - GPS*. A infração foi capitulada na alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 135.144(a) do RBAC 135.

2. Por celeridade processual e com fundamento no art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [**Parecer nº 348/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI 2822525**], ressaltando que, embora a Resolução ANAC nº 472, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu art. 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 7/3/2017, e nº 1.518, de 14/5/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- **CONVALIDAR** o enquadramento legal do **Auto de Infração nº 02011/2014/SPO para a alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 135.144(a) do RBAC 135 e c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119 e NOTIFICAR O INTERESSADO da convalidação do enquadramento**, concedendo prazo para manifestação nos autos de 10 (dez) dias, conforme disposto no § 1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

7. Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/03/2019, às 16:01, 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 **2825867** e o código CRC **8074AAC5**.

