



PARECER Nº 35/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00058.024734/2018-56
INTERESSADO: ESTADO DE CATARINA / POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA /
BATALHÃO DE AVIAÇÃO

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 005402/2018 **Data da Lavratura:** 10/07/2018

Crédito de Multa nº: 666936190

Infração: *deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento*

Enquadramento: art. 88, c/c alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86)

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto pela POLICIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 005402/2018 (SEI 2000878), que capitulou a conduta do interessado no art. 88, c/c alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento contrariando o Art. 88 da Lei 7.565 c/c Art. 302, II, "n".

HISTÓRICO: O operador não comunicou ocorrência com a aeronave PT-HZL no dia 13 de dezembro de 2015 (BROA Nº 075/ASIPAER/2016)

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização nº 006377/2018, que descreve a irregularidade constatada pela fiscalização e contém como anexo o Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 075/ASIPAER/2016 (SEI 2000910).

3. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração em 24/07/2018 (SEI 2099473), o interessado protocolou defesa nesta Agência em 10/08/2018 (SEI 2110328). No documento, o interessado inicialmente faz seu relato sobre o incidente descrito no BROA nº 075/ASIPAER/2016 e salienta preliminarmente diversos pontos relativos ao item 18 do citado documento.

4. No mérito, o interessado apresenta as seguintes alegações:

4.1. **do enquadramento nos artigos 88 e 302, II, n do CBA:** o interessado reconhece uma extrapolação razoável do prazo de comunicação, tendo o incidente/acidente ocorrido em meados de dezembro de 2015 e sendo somente comunicado em meados de fevereiro de 2016, entretanto ressalta que o art. 88 do CBA é "*genérico e admite ampla interpretação por parte do piloto e operador, visto que descreve "qualquer acidente de aviação", neste ponto podendo levar a entender o intérprete a necessária qualificação de acidente aeronáutico, que por vezes se confunde*

com incidente ou incidente grave, e por este motivo fazer crer desnecessária a comunicação do evento, até porque um primeiro momento não houve prejuízos a navegabilidade da aeronave e nem mesmo lesões aos tripulantes". Quanto à capitulação na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, dispõe o interessado que não há o que se queixar a respeito da mesma, *"tendo em vista estar em consonância com o ocorrido e os termos serem diretamente aplicáveis ao caso"*. Em suma, ainda que paire dúvidas ou dificuldades de interpretação do texto legal, entende o interessado que a capitulação da irregularidade está coerente diante do ocorrido;

4.2. **da conceituação de acidente e incidente aeronáutico e aplicação ao caso concreto:** discorre o interessado a respeito da conceituação de acidentes e incidentes aeronáuticos; com relação ao caso concreto, faz sua descrição do evento, e dispõe que o enquadramento como acidente aeronáutico decorreu da substituição da pá danificada, ressalvando que não houve lesões ou mortes e nem mesmo grave dano estrutural que prejudicasse o desempenho ou características de voo, pois ainda voaram por mais 18 minutos até o destino sem qualquer alteração, conforme descrito no próprio BROA. Defende que o ocorrido pode ser entendido como incidente aeronáutico grave diante das consequências produzidas, *"não se podendo nivelar por cima penalidade de multa com valor integral para situação que dentre todos os cenários possíveis poderia ter maior gravidade"*. Aduz ainda que, diante das consequências, há possibilidade de se qualificar o evento como acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, *"pois não há descrição dos próprios manuais de investigação sobre quais casos específicos são aplicados a cada caso concreto"*;

4.3. **da possibilidade de redução dos valores da multa, conforme determinação legal:** o interessado cita artigos da Instrução Normativa nº 08/2008 e fulcrado no art. 61 da mesma, requer a possibilidade de redução da multa ao máximo permitido, apresentando as seguintes razões para tal: entende que no caso em tela somente não incide a circunstância atenuante de adoção voluntária para amenizar as consequências da infração, entendendo incidir o reconhecimento da prática da infração e a inexistência de aplicação de penalidades no último ano; ainda, entende também não incidir qualquer circunstância agravante ao caso.

5. Por fim, requer que: a) o processo seja arquivado e não incida qualquer penalidade em desfavor do requerente; b) subsidiariamente, requer que seja aplicada multa na menor importância pecuniária prevista; c) não sendo acatados os pedidos iniciais, que seja aplicada multa no valor de 50% do valor médio do enquadramento, conforme previsto no art. 61 da IN nº 08/2008; d) por último, não sendo acatados os pedidos já dispostos, requer que sejam consideradas as atenuantes de forma a reduzir a penalidade de multa ao máximo permitido.

6. Consta no processo extrato de multas aplicadas em face do interessado até 11/02/2019, registradas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 2695029.

7. Em 12/02/2019, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, apontando a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - SEI 2698532.

8. Anexado ao processo extrato da multa aplicada, registrada no SIGEC - SEI 2824309.

9. Em 25/03/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o Ofício nº 1897/2019/ASJIN-ANAC (SEI 2836515), o qual foi devolvido ao remetente (SEI 2871196).

10. Anexado ao processo dados do interessado registrados no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - SEI 2890517.

11. Em 08/04/2019, lavrado Despacho ASJIN 2890520, que define que se promova nova tentativa de notificação do interessado no endereço obtido no cadastro da Receita Federal.

12. Em 08/04/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o

13. Notificado acerca da decisão de primeira instância em 12/04/2019 (SEI 2935851), o interessado protocolou seu recurso nesta Agência em 24/04/2019 (SEI 2951195), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 2951197.

14. No documento, dispõe a recorrente que a decisão apenas revelou o fato ocorrido e já transcrito no Auto de Infração, descrevendo a situação vivenciada, a capitulação legal para o enquadramento fático e ainda, pequeno trecho da defesa administrativa protocolada em 2018, "*não fazendo qualquer menção subjetiva ou objetiva sobre os argumentos de defesa, somente apontando que não há vício formais no processo (...)*". Segue dispondo que a decisão de primeira instância fez apenas uma análise perfunctória das teses defensivas, ou sequer se prestou a fazer uma análise detida dos argumentos trazidos pela defesa. Questiona "*como pode a decisão administrativa de aplicação de multa se cumprir apenas no papel de transcrição de fatos imputados e defensivos, sem qualquer análise mais aprofundada dos argumentos, até mesmo como forma de possibilitar a nova possibilidade recursal*", e afirma que fica de mãos atadas quanto à viabilidade de interposição de nova defesa, posto que não houve impugnação especificada de tudo que foi levantado na defesa.

15. Salienta que a decisão pela aplicação de multa não faz qualquer referência ao tipo descritivo do fato imputado, deixando o recorrente sem saber qual capitulação correta que fez o julgador extrair o referido valor médio, considerando a mesma simplória e objetivista, que sequer analisou o pedido de redução de multa. A recorrente cita os artigos 32 e 78 da Resolução ANAC nº 472/2018, o art. 3º e o § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, trechos de doutrina administrativista e trechos de julgados que tratam do princípio da motivação, concluindo que a ausência de argumentação decisória é passível de anulação judicial e vai de encontro aos princípios e doutrinas administrativistas, "*seja porque impede o administrado de saber a razão de estar sofrendo a sanção, ou mesmo porque impede que o recorrente possa realizar uma defesa completa em razão da parca argumentação que lhe imputa sanção na modalidade de multa*".

16. Ainda em seu recurso, o interessado requer o reconhecimento de circunstância atenuante e a aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

17. Em 22/05/2019, de acordo com o Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3049753, o interessado protocolou comprovante de pagamento da multa aplicada (SEI 3049750).

18. Em 07/06/2019, lavrado Despacho ASJIN 3110845, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.

19. É o relatório.

PRELIMINARES

20. ***Regularidade processual***

21. O interessado foi regularmente notificado acerca da infração imputada em 24/07/2018 (SEI 2099473) e apresentou sua defesa em 10/08/2018 (SEI 2110328). Notificado acerca da decisão de primeira instância em 12/04/2019 (SEI 2935851), o interessado protocolou seu conhecido recurso nesta Agência em 24/04/2019 (SEI 2951195), conforme Despacho ASJIN 3110845, tendo ainda protocolado em 22/05/2019 (SEI 3049750) comprovante de pagamento da multa aplicada.

22. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo.

MÉRITO

23. ***Fundamentação da matéria: deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento***

24. Diante da irregularidade do processo administrativo em tela, a autuação foi capitulada no

art. 88, c/c alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), que dispõem o seguinte:

CBA (...)

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

(...)

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 vôo;

(...)

25. O Auto de Infração nº 005402/2018 dispõe que o operador, qual seja, a POLICIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, deixou de informar à autoridade aeronáutica ocorrência com a aeronave PT-HZL, ocorrida no dia 13 de dezembro de 2015. Segundo o Relatório de Fiscalização, o operador notificou a ocorrência somente em 23 de fevereiro de 2016, portanto 60 dias após o acidente.

26. Em seu recurso o interessado se insurge contra a decisão de primeira instância, dispondo que a mesma apenas revelou o fato ocorrido e já transcrito no Auto de Infração, descrevendo a situação vivenciada, a capitulação legal para o enquadramento fático e ainda, pequeno trecho da defesa administrativa protocolada em 2018, *"não fazendo qualquer menção subjetiva ou objetiva sobre os argumentos de defesa, somente apontando que não há vício formais no processo (...)"*. Ainda, dispõe que a decisão de primeira instância fez apenas uma análise perfunctória das teses defensivas, ou sequer se prestou a fazer uma análise detida dos argumentos trazidos pela defesa. O interessado questiona *"como pode a decisão administrativa de aplicação de multa se cumprir apenas no papel de transcrição de fatos imputados e defensivos, sem qualquer análise mais aprofundada dos argumentos, até mesmo como forma de possibilitar a nova possibilidade recursal"*, e afirma que fica de mãos atadas quanto à viabilidade de interposição de nova defesa, posto que não houve impugnação específica de tudo que foi levantado na defesa.

27. Ainda em recurso, o interessado salienta que a decisão pela aplicação de multa não faz qualquer referência ao tipo descritivo do fato imputado, deixando o recorrente sem saber qual capitulação correta que fez o julgador extrair o referido valor médio da multa, considerando a mesma simplória e objetivista, sequer analisando o pedido de redução de multa. O interessado cita os artigos 32 e 78 da Resolução ANAC nº 472/2018, o art. 3º e o § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, trechos de doutrina administrativista e trechos de julgados que tratam do princípio da motivação, concluindo que a ausência de argumentação decisória é passível de anulação judicial e vai de encontro aos princípios e doutrinas administrativistas, *"seja porque impede o administrado de saber a razão de estar sofrendo a sanção, ou mesmo porque impede que o recorrente possa realizar uma defesa completa em razão da parca argumentação que lhe imputa sanção na modalidade de multa"*.

28. Neste ponto, é importante se analisar o teor da decisão de primeira instância, disposta abaixo:

Decisão Primeira Instância nº 113/2019/CCPI/SPO

1. Trata-se de autos formados a partir do auto de infração – AI [005402/2018](#), lavrado em 10/07/2018, em desfavor de **POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA**, CNPJ 83.931.550/0001-51, por não informar à Autoridade Aeronáutica a ocorrência de acidente, conduta enquadrada no **artigo 302, inciso II, alínea “n” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) com infração ao disposto no artigo 88 do CBAer**.

2. O auto de infração aponta que o autuado deixou de informar à Autoridade Aeronáutica a

ocorrência de acidente com a aeronave de marcas PT-HZL, ocorrido do dia 13/12/2015, na município de Lages-SC, contrariando a seção 137.519 do RBAC 137 e Item 4.2.1 da NSCA 3-13 do CENIPA.

3. O regulado teve ciência da autuação em 24/07/2018 como informa o AR JT614081297BR [SEI 2099473].

4. Protocolou defesa na ANAC, em 10/08/2018, SEI nº 2110328 na qual alegou o seguinte:

"(...)

A presente autuação originou-se de colisão da aeronave com rede elétrica na região de Coxilha Rica, próximo a cidade de Lages/SC. Considerando que foi um evento imprevisível e eulposo por parte dos tripulantes, bem como não houve danos imediatos que conduzissem a aeronave ao pouso assim que possível, como determina o manual em caso de panes graves, continuou-se a navegação até o aeroporto de Lages por mais 18 minutos, não sendo reportado em momento algum danos que teriam alterado o comportamento da aeronave em voo ou prejudicado sua estabilidade.

Quando da parada no aeródromo, percebeu-se em inspeção pós-voo que havia danos ocorridos em uma das pás do rotor principal com ausência de pequena parte do extradorso da pá, como também rachadura no intradorso proveniente do impacto.

Ora, há de se convir que o enquadramento em acidente aeronáutico decorreu da substituição necessária da pá danificada e, por sua vez, faz caracterizar o acidente em razão da substituição de componente afetado. Porém, tem-se e compreender também, que não houve lesões ou mortes e nem mesmo grave dano estrutural que prejudicou o desempenho ou características de voo, pois ainda voaram por mais 18 minutos até o destino sem qualquer alteração, conforme própria descrição em relatório, podendo entender o ocorrido como incidente aeronáutico grave diante das consequências produzidas, não se podendo nivelar por cima penalidade de multa com valor integral para situação que dentre todos os cenários possíveis poderia ter maior gravidade.

Assim, compreendendo o cenário da ocorrência e percebendo a danificação na rede elétrica e posterior continuidade do voo, há possibilidade de qualificá-lo como acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave diante das consequências, pois não há descrição dos próprios manuais de investigação sobre quais casos específicos são aplicados a cada caso concreto.

Por fim, cabe destacar o enquadramento de incidente ser passível de classificação segundo os próprios relatórios do CENIPA, que não raras as vezes já qualificou os danos de hélices em aviões como incidentes e não acidentes, ficando adstrito aos termos e exceções que são trabalhadas conceitualmente pelos manuais e doutrinas sobre investigação de ocorrências aéreas, visto que a hélice para o avião cumpre a função da pá de rotor para o helicóptero."

5. Após análise dos autos, verifica-se que o auto de infração em questão foi lavrado em consonância com os preceitos legais que regem a matéria, não possuindo vício capaz de torná-lo inválido. Tampouco identificou-se defeito capaz de comprometer seu regular processamento.

6. O Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Art. 88 pontua que toda pessoa conhecedora de um acidente deve comunica-lo:

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

7. A NSCA 3-13 tem por finalidade estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico, realizadas no âmbito do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), cujo órgão central é o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), a fim de que se cumpram, com uniformidade, as normas e práticas recomendadas - *Standards and Recommended Practices (SARP)* - estabelecidas pelo Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e deve ser de conhecimento e cumprimento obrigatório.

8. Configurada, portanto, a prática da conduta infracional, tendo sido constatado que o Autuado não comunicou o acidente aeronáutico, ocorrido em 13 de dezembro de 2015, pelo meio mais rápido. De acordo com o BROA nº 075/ASIPAER/2016 [SEI 2000910], o operador notificou a ocorrência somente em 23 de fevereiro de 2016.

9. Decide-se com base no exposto:

a) Pela aplicação de multa multa no **patamar médio**, no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil**

reais), com espeque no Anexo II, da Resolução n.º 472 da ANAC, de 06 de junho de 2018, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC [SEI 2695029], considerado o rol taxativo fincado no art. 36 da referida Resolução;

b) Encaminhe os autos para a ASJIN para lançamento do crédito da multa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, da ANAC e acompanhamento da quitação;

c) Intime-se o(a) sancionado(a) da decisão, anexando a Análise de Primeira Instância, para pagamento, com eventual pedido de parcelamento dirigido à Superintendência de Administração e Finanças - SAF (orientar-se consulta a página <<https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/carta-de-servicos-ao-cidadao/pagamentos-e-multas/parcelamento-de-multas-em-divida-corrente>>, no sítio da ANAC na Internet), ou apresentação de recurso no prazo de 10 (dez) dias;

d) Na eventualidade de certificado o decurso do prazo recursal e verificada inadimplência, à Superintendência de Administração e Finanças – SAF para providências de negativação e cobrança.

(...)

29. Inicialmente, nota-se que a decisão dispõe que o interessado contrariou a seção 137.519 do RBAC 137 e o item 4.2.1 da NSCA 3-13 do CENIPA, ambos normativos que sequer são citados no Auto de Infração ou no Relatório de Fiscalização do presente processo.

30. É importante se observar que o RBAC 137, intitulado "CERTIFICAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES AEROAGRÍCOLAS", aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica operando ou que pretenda operar aeronaves agrícolas, não sendo aplicável portanto à POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA.

31. A respeito do item 4.2.1 da NSCA 3-13 do CENIPA, verifica-se que a versão de 2014 do documento, em vigor à época dos fatos, estabelecia o seguinte:

NSCA 3-13/2014 (...)

4.2.1 Sempre que houver qualquer ocorrência aeronáutica, deverá ser feita uma notificação, por meio do preenchimento da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), disponível na página eletrônica do CENIPA na Internet.

32. Neste ponto, deve-se registrar que a NSCA 3-13/2014 é norma do Comando da Aeronáutica; este fato traz dúvidas a este servidor quando à competência da ANAC para fiscalizar o cumprimento de Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) em situações em que não há previsão correspondente na legislação da ANAC; ainda suscita dúvidas quanto à competência da ANAC para decidir sobre Processos Administrativos Sancionadores que tratem do descumprimento dessas normas e sobre a competência da ANAC para fiscalizar o cumprimento do previsto no art. 88 do CBA. Essas dúvidas foram objeto de diligência desta ASJIN no processo administrativo sancionador nº 00068.002117/2015-38, as quais ainda carecem de esclarecimentos.

33. Outra dúvida suscitada diz respeito ao disposto no art. 88 do CBA; observa-se que ele define que qualquer pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido; o disposto neste artigo sugere que ele se destina a ensejar o início de medidas de busca e salvamento, o que parece não ser aplicável ao caso em tela. Quanto ao dever de comunicação à autoridade pública mais próxima, verifica-se que a Lei não define qual a autoridade pública que deve ser comunicada, existindo a possibilidade da própria autuada, por se tratar da POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, ser enquadrada como tal.

34. Seguindo com o teor da decisão, verifica-se que após citar trecho da defesa apresentada pelo interessado, a mesma se limita a dispor que após análise dos autos foi verificado que o Auto de Infração foi lavrado em consonância com os preceitos legais, não possuindo qualquer vício capaz de torná-lo inválido, tampouco sendo identificado defeito capaz de comprometer seu regular processamento. Neste ponto, deve-se observar o disposto nos artigos 32 e 78 da Resolução ANAC nº 472/2018 e no art. 3º e § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da

Administração Pública Federal, todos citados pelo interessado em recurso:

Resolução ANAC nº 472/2018 (...)

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

(...)

Art. 78. Aplicam-se subsidiariamente ao que trata a presente Resolução as disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

Lei nº 9.784/1999 (...),

CAPÍTULO II

DOS DIREITOS DOS ADMINISTRADOS

Art. 3º O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

I - ser tratado com respeito pelas autoridades e servidores, que deverão facilitar o exercício de seus direitos e o cumprimento de suas obrigações;

II - ter ciência da tramitação dos processos administrativos em que tenha a condição de interessado, ter vista dos autos, obter cópias de documentos neles contidos e conhecer as decisões proferidas;

III - formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente;

IV - fazer-se assistir, facultativamente, por advogado, salvo quando obrigatória a representação, por força de lei.

(...)

CAPÍTULO XII

DA MOTIVAÇÃO

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou **sanções**;

III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;

IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;

V - decidam recursos administrativos;

VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 2º Na solução de vários assuntos da mesma natureza, pode ser utilizado meio mecânico que reproduza os fundamentos das decisões, desde que não prejudique direito ou garantia dos interessados.

§ 3º A motivação das decisões de órgãos colegiados e comissões ou de decisões orais constará da respectiva ata ou de termo escrito.

(sem grifos no original)

35. Pelo exposto, verifica-se que a Lei que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal define que é direito do administrado formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais **serão objeto de consideração pelo órgão competente**. Nota-se no caso em tela que a decisão de primeira instância - tal como alegado em recurso - não levou em consideração as formulações apresentadas pelo interessado em defesa, em contrariedade portanto com a previsão legal disposta acima.

36. Adicionalmente, deve-se observar que a motivação dos atos decisórios é elemento essencial que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa,

imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção. De fato, só se pode efetivar o direito ao contraditório se explicitados os motivos de fato e de direito que levaram o julgador àquela decisão à qual se sujeita o Administrado. A motivação, portanto, não é só um elemento formal, mas de fundo no Processo Administrativo, eis que (i) serve para que o vencido possa elaborar o seu recurso; (ii) serve para que a instância recursal saiba se deve manter ou modificar a decisão; e (iii) serve para que qualquer do povo possa controlar o exercício dessa função jurisdicional, cumprindo o papel de legitimar a atuação da Administração nessa função.

37. Analisando-se a decisão de primeira instância, entende-se que a alegação do interessado de falta de motivação da mesma também merece prosperar, eis que a decisão não enfrenta de forma satisfatória os argumentos de defesa, não apresentando dessa forma motivação explícita, clara e congruente para a aplicação de sanção, em desacordo com a previsão legal.

38. Assim, entende-se que as alegações do interessado trazidas em recurso merecem prosperar, eis que a decisão de primeira instância não seguiu os preceitos da Lei nº 9.784/99 e da Resolução ANAC nº 472/2008. Tendo em vista o dever de a Administração anular seus próprios atos, quando eivados de vício, nos termos do disposto no artigo 53 da Lei nº 9.784/99 abaixo transcrito, a decisão de primeira instância deve ser anulada e a multa aplicada deve ser cancelada.

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999 (...)

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos

39. Ainda com relação à decisão de primeira instância, cabe registrar outra impropriedade observada: embora a mesma disponha sobre a existência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, a decisão determina a aplicação de multa no patamar médio referente ao tipo infracional, o que não está de acordo com o previsto na Resolução ANAC nº 472/2018.

40. Outro ponto importante a ser registrado é que o interessado efetuou o pagamento da multa aplicada no presente processo, conforme demonstra o Comprovante de Pagamento SEI 3049750, protocolado pelo interessado em 22/05/2019. Tendo em vista a sugestão de anulação da decisão de primeira instância, que enseja o cancelamento da multa, sugere-se que o processo seja encaminhado à SAF para que proceda com a restituição do valor pago ao interessado.

CONCLUSÃO

41. Pelo exposto, sugiro a ANULAÇÃO da decisão de primeira instância (SEI 2698532) e o CANCELAMENTO da multa aplicada em primeira instância administrativa, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 666936190, RETORNANDO-SE os autos à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, para que profira nova decisão.

42. Sugere-se também que a Superintendência de Padrões Operacionais leve em consideração o disposto nos itens 32 e 33 do presente parecer ao decidir novamente o feito.

43. Ainda, sugere-se o encaminhamento do processo à SAF, para que proceda com a restituição do valor pago ao interessado.

44. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/01/2020, às 15:07, 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 **3935149** e o código CRC **A8AAE633**.

Referência: Processo nº 00058.024734/2018-56

SEI nº 3935149



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 31/2020

PROCESSO Nº 00058.024734/2018-56

INTERESSADO: Estado de Catarina / Polícia Militar de Santa Catarina / Batalhão de Aviação

Brasília, 22 de janeiro de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, CNPJ 83.931.550/0001-51, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 12/02/2019, que aplicou em face do interessado multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pelo cometimento de irregularidade identificada no Auto de Infração nº 005402/2018, pela autuada *deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento contrariando o Art. 88 da Lei 7.565 c/c Art. 302, II, "n"*. O Auto de Infração foi capitulado no art. 88, c/c alínea "n" do inciso II do art. 302, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86).

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 nº 35/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3935149**], 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:**

- **PROVER O RECURSO, ANULANDO-SE** a decisão de primeira instância (SEI 2698532) e **CANCELANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 666936190, **RETORNANDO-SE** os autos à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, para que profira nova decisão.
- **RECOMENDAR** à Superintendência de Padrões Operacionais que leve em consideração o disposto nos itens 32 e 33 do Parecer nº 35/2020/JULG ASJIN/ASJIN ao decidir novamente o feito.
- **ENCAMINHAR** o processo à SAF, para restituição do valor da multa paga ao interessado, registrada no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 666936190.

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 24/01/2020, às 09:41, 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 **3946295** e o código CRC **F1DCDED4**.

Referência: Processo nº 00058.024734/2018-56

SEI nº 3946295