



VOTO

PROCESSO: 00058.004849/2018-24

INTERESSADO: IRACEMA HOLBACH

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos X e XLIII).

1.2. Por sua vez, o art. 66, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, dispõe:

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção. (Grifo meu)

1.3. Nos mesmos moldes, há previsão na Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, ressaltando que a competência para julgamento do Recurso de Revisão cabe à Diretoria da Agência. Transcreve-se:

Art. 50. O PAS de que resulte sanção poderá ser revisto, a qualquer tempo, pela Diretoria, quando surgirem fato novo ou circunstância relevante suscetível de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do PAS não poderá resultar agravamento da sanção anteriormente imposta.(Grifo meu)

1.4. Para tanto, estabelece ainda a referida Resolução nº 472, de 2018, em seu art. 51, que a admissibilidade do recurso à Diretoria Colegiada será aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

1.5. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, *caput*, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.6. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN revestido de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o requerimento de revisão apresentado pela interessada.

2. DA ANÁLISE

2.1. Trata-se de processo administrativo sancionatório, instaurado por meio do Auto de Infração nº 003522/2018, lavrado em 09/02/2018 (doc. 1518176), em desfavor de **IRACEMA HOLBACH**, com Decisão de Primeira Instância nº 11/2019/CCPI/SPO exarada em 04/01/2019 (doc. 2571133), transitada em julgado administrativo em 21/03/2019 (Doc. 2828629).

2.2. O Auto de Infração descreve, em síntese, que: *O operador da aeronave PT-RHM, IRACEMA HOLBACH, permitiu que não fosse registrado no diário de bordo da citada aeronave o voo realizado no dia 20/09/2017, ocasião que ocorreu um acidente no aeródromo SSNH. Também permitiu que não fosse registrado a ocorrência do acidente no campo "Ocorrências" do diário de bordo.*

2.3. Em 16/04/2019, a autuada apresentou Pedido de Revisão da decisão (Doc. 2571133) que lhe aplicou a multa no montante de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) pela infringência do art. 302, inciso II, alínea "n", do CBA, em face do Auto de Infração nº 003522/2018 (Doc. 2925221), alegando, em resumo, que não era mais o operador da aeronave na data da alegada infração.

2.4. Para fazer prova de sua alegação, apresenta na própria peça de revisão o andamento do Processo nº 00068.501631/2017-13, que teria tratado o pedido de registro de transferência de propriedade da aeronave de marcas PT-RHM, em 17/09/2017.

2.5. Em manifestação exarada em processo administrativo que tratou a hipótese de Pedido de Revisão (autos nº 60860.002792/2009-03) manifestou a Procuradoria Federal Especializada junto a ANAC - PF/ANAC, conforme PARECER n. 00002/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (doc. 1469129), que a análise de mérito a cargo da Administração deve avaliar se estão presentes os pressupostos específicos para a revisão administrativa, quais sejam: *"1º) que os fatos sejam novos; 2º) que as circunstâncias sejam relevantes; e 3º) que deles emane a conclusão de que foi inadequada a sanção."*

2.6. Nesse sentido, a Procuradoria ratificou as ponderações do Parecer nº 00155/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU (fls. 8/22 - 1469129), quanto à análise específica desses requisitos, assim resumidos:

- *Para que os fatos alegados pelo interessado possam ser considerados novos, aptos a ensejar a revisão de processo administrativo-punitivo, faz-se necessário que os mesmos não existissem, até a conclusão do feito a ser revisado;*
- *A verificação acerca da relevância dos fatos alegados pelo interessado, diante dos fatos que ensejaram a penalidade que se quer revisar, insere-se na análise de mérito a cargo da autoridade julgadora competente;*
- *Observância do Princípio da Adequabilidade Probatória, "..., segundo o qual é preciso que tais elementos sejam efetivamente justificadores da conclusão de que a aplicação da sanção se afigurou inadequada. Se não o forem, não haverá como atender ao que foi requerido pelo sancionado."*

2.7. De pronto, se extrai da argumentação trazida aos autos, que os fatos ali alegados não são novos, pois reportam-se a acontecimentos contemporâneos à infração e anteriores a lavratura do auto.

2.8. No entanto, cumpre avaliar ainda se os fatos apresentados seriam relevantes ao ponto de efetivamente direcionarem à conclusão de que a aplicação da sanção se afigurou inadequada. Desta forma, no caso em debate, cumpre ressaltar que o recurso interposto reclama avaliar se a simples protocolização de requerimento para transferência de propriedade da aeronave afasta a autoria da infração em relação ao operador anterior, uma vez que seu aperfeiçoamento é posterior.

2.9. Diante dos fatos narrados acima, instada a se manifestar nos termos do Despacho DIR/RB - doc. 3705457, a Procuradoria Federal junto à ANAC se pronunciou por meio do Parecer nº 00225/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (doc. 3800605), aprovado pelos Despachos nºs 01361/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, 01384/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, e 00264/2019/PG/PFEANAC/PGF/AGU (docs. 3800608, 3800612 e 3800613), ressaltando em síntese que:

67. No caso em exame, o pedido de transferência foi protocolado no RAB em 11/09/2017. Aplicando-se as normas descritas ao caso concreto, considera-se transferida a propriedade da aeronave por ato entre vivos a partir da data do protocolo do requerimento. Essa presunção, no entanto, poderá ser desfeita, se não cumpridas as diligências requeridas pela ANAC no processo de registro, no prazo de 30 dias (prorrogável, em casos especiais). Assim, o Sr. Leonardo poderá ser considerado proprietário desde 11/09/2017, exceto se houver excedido o prazo de 30 dias para cumprimento de diligências solicitadas pela ANAC, **o que deve ser verificado pela área técnica no processo de registro do bem.**

(...)

71. A transferência da propriedade ocorre com a inscrição do título translativo no Registro Aeronáutico Brasileiro (art. 116, V do CBA), que, de acordo com a Resolução da ANAC nº 293/2013 considera-se efetivada na data do protocolo do requerimento de transferência junto ao RAB ou na data em que o requerente se completar a instrução do procedimento de registro, caso não cumpridas as exigências formuladas pela ANAC no prazo de 30 dias, prorrogáveis em casos excepcionais (art. 25).

72. Para fins de identificar o operador destinatário da autuação, deve ser observado o disposto no art. 29, §2º da Resolução nº 293/2013, segundo o qual o adquirente torna-se responsável pela operação da aeronave assim que o RAB receber a comunicação de venda, desde que sejam cumpridos os requisitos de validade estabelecidos. Sendo responsável pela operação, o adquirente responde pelas infrações cometidas na qualidade de operador da aeronave, a partir da comunicação de venda do bem no RAB.

2.10. Visando esclarecer quando efetivamente deve ser considerada a transferência da propriedade, bem como da operação da aeronave PT-RHM, para fins de identificar o operador destinatário da autuação discutida nos presentes autos, por meio do Despacho DIR/RB (doc. 3804492), foi solicitada manifestação da Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB/SAR), que por meio do Despacho GTRAB (doc. 4031484) informou que:

Como já ventilado no Despacho DIR/RB (3804492), a transferência da propriedade ocorre com a inscrição do título translativo no Registro Aeronáutico Brasileiro (art. 116, V do CBA), que, de acordo com a Resolução da ANAC nº 293/2013 considera-se efetivada na data do protocolo do requerimento de transferência junto ao RAB ou na data em que o requerente completar a instrução do procedimento de registro, **caso não cumpridas as exigências formuladas pela ANAC no prazo de 30 dias, prorrogáveis em casos excepcionais (art. 25).**

É a norma contida na Resolução ANAC nº 293/2013, *ipsis litteris*:

Art. 25. Considera-se transferida a propriedade da aeronave por ato entre vivos a partir da:

I - data do protocolo do requerimento; ou

II - data em que o requerente completar a instrução do processo sobrestado pelo RAB, quando o cumprimento das exigências formuladas ocorrer além do prazo previsto na Seção I do Capítulo IX.

(...)

Assim, contemplando que o processo foi protocolado em 11/09/2017 e que as exigências foram integralmente cumpridas em 10/01/2018, verifica-se que **o prazo de 30 (trinta) dias foi extrapolado**, fazendo com que incida ao caso a norma prevista no inciso II do Artigo 25 referido no item 5 acima.

É dizer, de acordo com as normas de regência, considera-se que na data de **10/01/2018** operou-se a transferência de propriedade da aeronave de marcas PT-RHM, sendo que até então, a proprietária e operadora era a Sra. Iracema Holbach, **haja vista que não efetuou a comunicação dessa venda.**

2.11. Extraí-se da manifestação da GTRAB, bem como da Norma que disciplina a matéria que a comunicação de venda e a transferência da propriedade são situações distintas, bem como de responsabilidade de pessoas diferentes. Senão vejamos, conforme dispõe a Resolução nº 293/2013:

Art. 2º São atividades do RAB, no que se refere a aeronaves civis:

I - fazer registro de aeronave;

(...)

VIII - promover o cadastramento geral de aeronaves e dos respectivos proprietários ou exploradores;

IX - reconhecer a aquisição do domínio na transferência de aeronave;

X - averbar comunicação de venda da aeronave remetida pelo vendedor;

(...)

Art. 29. **A comunicação de venda deve ser remetida ao RAB, pelo vendedor**, com firma reconhecida, até 30 (trinta) dias da sua realização, devidamente preenchida com nome, CNPJ/CPF, endereço completo do comprador e elementos de identificação da aeronave, sob pena de multa nos termos da legislação vigente.

§ 1º A comunicação de venda não exime o adquirente da aeronave de proceder tempestivamente com o registro da transferência da aeronave.

§ 2º O adquirente torna-se responsável pela operação da aeronave assim que o RAB receber a comunicação de venda, desde que sejam cumpridos os requisitos de validade estabelecidos.

§ 3º O vendedor se responsabiliza civil, penal e administrativamente pela comunicação de venda ao RAB.

Art. 30. **O adquirente de aeronave tem o prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da transação, para requerer a transcrição de seu título no RAB**, sob pena de multa nos termos da legislação vigente. (grifei)

2.12. Conforme se depreende da referida Resolução, a comunicação de venda deve ser remetida ao RAB pelo vendedor, com firma reconhecida, até 30 (trinta) dias da sua realização. Por sua vez, o

adquirente da aeronave tem o prazo de 30 (trinta) dias, contatos da data da transação, para requerer a transcrição de seu título no RAB.

2.13. Pela informação trazida aos autos pela área técnica (doc. 4031484), verifica-se que a vendedora da aeronave, e interessada no presente feito, Sra. IRACEMA HALBACH, não efetuou, em nenhum momento, a comunicação dessa venda.

2.14. Os autos a que se refere a requerente em seu pedido de revisão é, na realidade, o processo de registro de transferência da aeronave, formulado pelo comprador LEONARDO ALMEIDA.

2.15. Conforme o trâmite estabelecido na Resolução 293, e esclarecido tanto pelo parecer da Procuradoria (doc. 3800605) quanto pelos esclarecimentos trazidos pela área técnica (doc. 4031484), extrai o seguinte:

1 - para fins de identificar o operador destinatário da autuação, deve ser observado o disposto no art. 29, §2º da Resolução nº 293/2013, segundo o qual o adquirente torna-se responsável pela operação da aeronave assim que o RAB receber a comunicação de venda, **desde que sejam cumpridos os requisitos de validade estabelecidos;**

2 - a transferência da propriedade ocorre com a inscrição do título translativo no Registro Aeronáutico Brasileiro (art. 116, V do CBA), que, de acordo com a Resolução da ANAC nº 293/2013, considera-se efetivada na data do protocolo do requerimento de transferência junto ao RAB ou **na data em que o requerente completar a instrução do procedimento de registro, caso não cumpridas as exigências formuladas pela ANAC no prazo de 30 dias,** tendo ocorrido esta última hipótese no presente caso; e

3 - assim, contemplando que o processo foi protocolado em 11/09/2017, mas que as exigências foram integralmente cumpridas apenas em 10/01/2018, verifica-se que **o prazo de 30 (trinta) dias foi extrapolado,** fazendo com que incida ao caso a norma prevista no inciso II do Artigo 25. Ou seja, de acordo com as normas de regência, considera-se que somente na data de **10/01/2018** operou-se a transferência de propriedade da aeronave de marcas PT-RHM, sendo que até então, a proprietária e operadora era a Sra. Iracema Holbach, **haja vista que esta não efetuou a comunicação dessa venda.**

2.16. Conforme Certidão de inteiro teor daquilo que consta no Livro 54, página 165, do Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB (Doc. 3051191), referente à aeronave PT-RHM, tem-se que o aperfeiçoamento da transferência da propriedade da aeronave em discussão se deu apenas em 10/01/2018. Transcreve-se:

TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE Considerando o documento juntado ao Processo nº **00068.501631/2017-13, de 17 de agosto de 2017,** fica inscrito o RECIBO DE COMPRA E VENDA DE AERONAVE, referente à aeronave modelo EMB-711T, nº de série 711325, marcas **PT-RHM,** fabricante NEIVA, categoria de registro TPP, conforme o teor dos autos, pelo qual, **IRACEMA HOLBACH,** CPF: 998.583.042-34, residente e domiciliado na AV. ALINE R DE OLIVEIRA, Nº 3546, JARDIM SOCIAL, VILHENA RO, CEP 76980-000 (VENDEDOR), **transfere a propriedade da aeronave a TIESLER PETRECELI PACHECO,** CPF: 928.766.680-68, com residência na AV. PROTÁSIO ALVES, 7355, APARTAMENTO 603, BLOCO 2, PETROPOLIS, PORTO ALEGRE, RS, CEP 91310-003 (COMPRADOR), mediante o pagamento da quantia de R\$ 230.000,00 (duzentos e trinta mil reais), datado em 10 de julho de 2017, e **aperfeiçoado em 10 de janeiro de 2018. A propriedade da aeronave passa a ser de TIESLER PETRECELI PACHECO, CPF: 928.766.680-68. Demais termos e condições conforme Certificado juntado ao referido processo.**

2.17. Cabe ressaltar, ainda, que a exigência feita pela ANAC, que somente foi cumprida em 10/01/2018, nos autos do processo de registro de transferência de aeronave, foi justamente a entrega do contrato de compra e venda assinado por IRACEMA HALBACH, com firma reconhecida. Relevante considerar, também, que o contrato apresentado em 10/01/2018, e aceito pela ANAC para realização do registro, não é o mesmo apresentado em cópia quando do protocolo inicial do pedido de registro de transferência de aeronave feito pelo Sr. Leonardo Almeida.

2.18. Assim sendo, considerando o disposto no art. 115, inciso IV, §2º, e art. 116, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica, a transferência da propriedade somente se dá por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro, o que no caso em debate somente se deu em 10/01/2018,

portanto, posteriormente ao acidente em discussão (20/09/2017), não afastando, dessa forma, a responsabilidade da autuada em relação as infrações pertinentes a aeronave PT-RHM, até a referida data.

2.19. Quanto as justificativas pelo não preenchimento do Diário de Bordo e alegação de preenchimento posterior, o que teria sido apresentado também na defesa do piloto Sr. Diego Stedile, e com acolhimento parcial e redução do valor da multa, não condizem com o que de fato consta dos autos do processo nº 00058.004895/2018-23. Naqueles autos, tal defesa não foi acolhida, tendo havido a aplicação de penalidade no **patamar mínimo**, conforme Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, 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, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução. Transcreve-se trecho Análise Primeira Instância nº 613/2018/CCPI/SPO (doc.1877064) constante daqueles autos:

O Autuado, em sua defesa, alegou inicialmente que, após a ocorrência do acidente aeronáutico com a aeronave PT-RHM, em 20/09/2017, teria se preocupado em realizar a evacuação da aeronave por risco de incêndio e que o local foi isolado para que fosse realizada a investigação do acidente. Alegou que, devido à forte emoção causada pela ocorrência em si, não realizou o registro do voo no Diário de Bordo da referida aeronave.

Entretanto, é de responsabilidade do Autuado registrar as informações pertinentes ao voo realizado em 20/09/2017. Ainda que seja plausível a evacuação da aeronave devido ao risco de incêndio e o susto inerente ao acontecimento, nada impediria que, passado o susto, o Autuado procedesse ao preenchimento do Diário de Bordo. A infração, conforme informa o Relatório de Fiscalização n.º 005275/2018 (1519432), foi constatada após a solicitação de cópias do Diário de Bordo da aeronave PT-RHM para a respectiva operadora.

A omissão do preenchimento dos dados do voo pode ser uma afronta à segurança de voo, uma vez que o não registro de dados de voo podem mascarar a real situação da aeronave. Evidentemente que, caso a documentação da aeronave fosse perdida por um incêndio causado pelo acidente aeronáutica inviabilizaria qualquer autuação, assim como um eventual óbito do Comandante; porém, nenhuma destas opções ocorreram no caso em análise, mostrando a necessidade do devido preenchimento do Diário de Bordo.

O Autuado ainda alegou que o voo foi preenchido posteriormente no Diário de Bordo da aeronave PT-RHM. No entanto, não comprovou tal situação. Ademais, tal preenchimento ocorreu posteriormente ao envio de cópias do referido Diário de Bordo a esta Agência, o que não elide a infração constatada.

2.20. Tal situação se aplica, da mesma forma, a ora Autuada, não elidindo sua responsabilidade sobre os fatos que ensejaram a autuação ora em discussão.

2.21. Conforme demonstrado acima, os argumentos e provas carreadas nos autos não podem ser considerados como fatos novos, tampouco circunstâncias relevantes suficientes a ensejar, nos termos do art. 65, da Lei nº 9.784/99, a revisão dos processos administrativos-punitivos ora em discussão.

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO pelo NÃO ACOLHIMENTO** do pedido de revisão apresentado por **IRACEMA HOLBACH**, mantendo-se a decisão de primeira instância em todos os seus termos.

É como voto.

RICARDO BEZERRA
Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor-Presidente, Substituto**, em 04/03/2020, às 16:45, 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 **4058439** e o código CRC **8763E959**.

