



Relatório de Análise das Contribuições da Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas

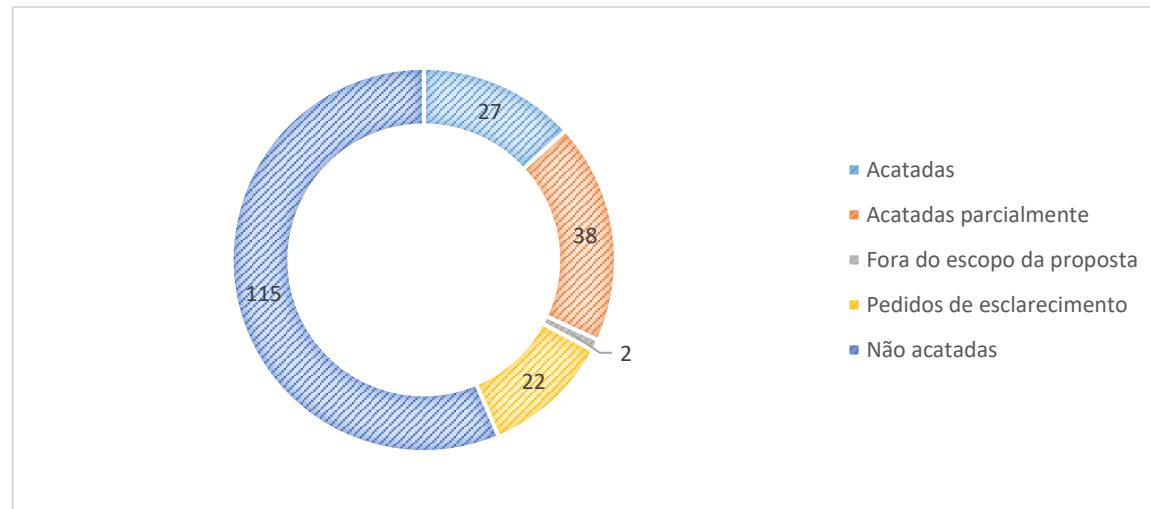
A Consulta Pública foi realizada no período de 08/03 a 27/05/2024, durante o qual foram recebidas **461 contribuições, as quais se desdobraram em 533 sugestões, comentários ou pedidos de esclarecimentos**, dos quais 329 foram repetidos. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuinte:



Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listada.

Já o gráfico abaixo contém os números de contribuições acatadas integralmente, acatadas parcialmente, não acatadas e contribuições fora do escopo da proposta ou que envolvem pedido de esclarecimento, tendo como base o total de sugestões, comentários e pedidos de esclarecimento não repetidos (204).



Processo nº 00058.036625/2023-49

Janeiro/2025

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 24087 – Nº 24088 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Liliane Rodrigues Cardozo Medeiros Categoria: Outros | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 01 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade cominada à infração para imediato pagamento. | |
| Justificativa: Acredito que deveria ser mantida a possibilidade de o regulado solicitar o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade cominada à infração para imediato pagamento, presente originalmente na Resolução 472/2018, pois esta medida facilita para que o regulado possa reconhecer a infração e, na realização do pagamento, permite a finalização do processo administrativo. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O arbitramento sumário possui custo semelhante ao julgamento no rito ordinário, quando comparado a processos em que não há interposição de recurso. Em ambos há a necessidade de decisão de primeira instância. Ademais, muitas das multas arbitradas com desconto não são pagas e o processo necessita retornar para novo julgamento em primeira instância, o que gera retrabalho. Portanto, do ponto de vista da análise econômica do direito administrativa a medida não é eficiente. Sob a perspectiva do regulado, chegamos à mesma conclusão, haja vista que a dosimetria da nova resolução permite a aplicação de multa com até 80% de redução. Nesse sentido, são previstas as atenuantes do reconhecimento da prática da infração; da adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração; da adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; e da inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicada sanção. Soma-se a isso a nova previsão de desconto de 25% para a renúncia ao recurso. Ou seja, é possível, a depender do caso concreto, que o regulado pague uma multa equivalente a 15% do valor base. De forma análoga, seria um desconto de até 85% do valor médio. A medida é mais eficiente, permite maior benefício e possui grau de individualização em relação ao regulado e ao caso concreto, o que permite uma atuação mais responsável da Agência. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 24089 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Art. 04 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de novo Artigo com o seguinte texto: Art. xx. As superintendências competentes para decidir em primeira instância e Diretoria Colegiada poderão editar atos com vista à divulgação da forma de incidência (ação ou omissão a ser considerada como ocorrência) das infrações previstas nesta Resolução. | |
| Justificativa: Da mesma forma como foi previsto pelo Art. 85 da minuta de Resolução que regula o processo administrativo sancionador, garantir a possibilidade das superintendências definirem ou explicarem melhor a forma de incidência de cada infração (o que está sendo considerado como ocorrência). | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A contribuição traz necessária atenção para a prática de padronização e divulgação de entendimentos que baseiam a lavratura e o julgamento de autos de infração na Agência, em especial, no caso, acerca dos critérios de incidência de cada infração (isto é, se o descritor da conduta típica leva à caracterização de uma infração a cada operação, a cada informação recebida, a cada conjunto de constatações ou outra abrangência extraída da obrigação descumprida e da sistemática envolvida na infração descrita). A esse respeito, julga-se, no entanto, desnecessária a inclusão de dispositivo explícito acerca da possibilidade de adoção de atos, uma vez que já há praxe na Agência com relação à adoção de atos das superintendências que consolidam entendimentos e orientem a atuação dos colaboradores da respectiva unidade, nos moldes do art. 42, inciso I, do Regimento Interno da Anac. Nesse sentido, entre as atividades não normativas em desenvolvimento pela equipe de projeto está a definição de ambientes próprios para a divulgação aos agentes regulados e demais interessados dos entendimentos sedimentados no âmbito interno, de modo à promoção de transparência, orientação e controle. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24090 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 4, Tabela 3 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 02) ALTERAR ITEM DA TABELA 3 DO ANEXO IV De: “4. Preencher Ficha de Avaliação de Piloto (FAP) ou formulário próprio com informações ou dados inexatos ou adulterados que não relatem com detalhamento e precisão os resultados dos exames que conduziram” Para: “4. Preencher ou fornecer Ficha de Avaliação de Piloto (FAP) ou formulário próprio com informações ou dados inexatos ou adulterados que não relatem com detalhamento e precisão os resultados dos exames que conduziram”. | |
| Justificativa: O objetivo é incluir o verbo "fornecer", deixando mais claro o tipo de conduta. Tal verbo já está presente em outros itens da mesma tabela. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O ajuste se mostra oportuno, considerando as possibilidades de condutas atraladas à constatação de formulário contendo inexatidão ou adulteração. Na oportunidade, inclui-se também o núcleo "Registrar". | |
| Itens alterados na proposta: Anexo IV, Tabela 2. "7. Preencher, fornecer, registrar, burlar ou fraudar Ficha de Avaliação de Piloto (FAP), documento, certificado ou laudo aprovando candidato em processo de avaliação teórico ou prático com informações falsas, inexatas ou adulteradas" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24091 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 4, Tabela 5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 03) ALTERAR ITEM DA TABELA 5 DO ANEXO IV De: “7. Matricular ou retirar aluno de uma turma de curso AVSEC fora do período permitido: até o primeiro dia do curso” Para: “7. Matricular ou retirar aluno de uma turma de curso AVSEC fora do período permitido no Regulamento ou norma.” | |
| Justificativa: o objetivo é deixar o prazo referenciado na norma, podendo ser alterado pela própria norma, sem prejudicar a identificação da infração. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Em vista da possibilidade de a regulamentação prever prazos próprios ou tais prazos serem revistos, mostra-se oportuna a adoção de redação mais abrangente, com remissão à regulamentação aplicável. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo IV, Tabela 3. "4. Matricular ou retirar aluno de turma ou curso fora do período permitido, conforme previsto em norma" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24092 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 4, Tabela 5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 03) ALTERAR ITEM DA TABELA 5 DO ANEXO IV De: “29. Deixar de fornecer aos alunos, até o primeiro dia de aula, um regulamento do respectivo curso.” Para: “29. Deixar de fornecer aos alunos, até data limite prevista em norma, regulamento do respectivo curso.” | |
| Justificativa: o objetivo é deixar o prazo referenciado na norma, podendo ser alterado pela própria norma, sem prejudicar a identificação da infração. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Em vista da possibilidade de a regulamentação prever prazos próprios ou tais prazos serem revistos, mostra-se oportuna a adoção de redação mais abrangente, com remissão à regulamentação aplicável. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo IV, Tabela 3. "5. Deixar de fornecer ao aluno, até a data limite prevista em norma, os documentos pertinentes ao treinamento a ser realizado" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 24093 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 69 (IX) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar o texto de "IX - certificados emitidos e/ou prerrogativas concedidas pela ANAC." para "IX – habilitações, certificados emitidos e/ou prerrogativas concedidas pela ANAC" | |
| Justificativa: A inclusão do termo "habilitação" deixa mais clara a possibilidade de uma providência acautelatória recair sobre habilitações concedidas a regulados. O termo "certificado" pode gerar alguma divergência de interpretação. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Entende-se que o termo “prerrogativas concedidas” engloba o conceito de “habilitação” e “licença”, utilizados neste normativo, e nas leis nº 7.565/1986 e 11.182/05. No entanto, de maneira a deixar clara a abrangência do inciso, e em harmonia com os termos usados nas principais leis e normas de referência da aviação civil, altera-se o inciso para: “IX – certificados, licenças, habilitações emitidos e/ou prerrogativas concedidas pela ANAC”. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 69. "IX - certificados, licenças, habilitações ou autorizações emitidas ou outras prerrogativas concedidas pela ANAC." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 24094 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Pessoa física | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 67 |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar o texto do Art. 67 para incluir o termo "ou para evitar prejuízo irreparável ou de difícil reparação", além dos já previstos. | |
| Justificativa: O objetivo é garantir providência acautelatória quando haja o risco de prejuízo irreparável ou de difícil reparação - como prejuízos financeiros a terceiros. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O art. 67 é abrangente e a inclusão proposta já está embutida na redação final aprovada ("Art. 67. A ANAC poderá, motivadamente, a qualquer tempo, e sem a prévia manifestação do interessado, adotar providências administrativas acautelatórias, com o objetivo de fazer cessar risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público."). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24095 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 85 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: inclusão de um parágrafo único com o seguinte texto: Parágrafo único: O primeiro ato deverá ser editado, em conjunto ou separadamente, em até 90 (noventa) dias da publicação dessa Resolução. | |
| Justificativa: É necessária uma definição clara dos critérios de aplicação de atenuantes/agravante. Como o parágrafo 3 do Art. 34 da Resolução ficou em aberto, é preciso garantir que haja uma definição clara antes da vigência da norma. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A partir da reavaliação da proposta no âmbito da consulta pública, o peso de cada circunstância passa a vir expresso no corpo da própria resolução, de modo que o art. 85 torna-se desnecessário. Destaca-se, contudo, que ainda permanece oportuna a edição por parte da Agência de súmulas administrativas, compêndios de entendimentos acerca da aplicação de critérios e conceitos jurídicos indeterminados presentes na regulamentação, de modo a orientar o setor e proporcionar previsibilidade e transparência à atuação. Nesse sentido, com relação à abertura prevista no novo § 1º do art. 35, prevê-se que a adoção de percentual próprio contido no intervalo entre o valor previsto no inciso e o dobro do percentual indicado apenas é admitida de "considerando o grau de realização da circunstância". A tal abertura aplica-se igualmente a garantia de coerência das decisões prevista no § 2º do citado artigo. Assim, de modo que entendimento consolidados possam ser amadurecidos ao longo do tempo, observando-se, sempre, similitudes entre não conformidades, contextos e históricos. | |
| Itens alterados na proposta: Excluído art. 85 da minuta submetida a Consulta Pública. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24096 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Com relação à atenuante "II - a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração;", entende-se que tal providência eficaz pede ser espontânea ou é possível considerar uma providência prevista nem norma ou determinada pela fiscalização? | |
| Justificativa: Sanar dúvida sobre aplicação da atenuante. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: De acordo com o § 3º do art. 35, serão consideradas as providências de que trata o inciso II em questão quando adotadas e comprovadas até o término do prazo de apresentação da defesa. O dispositivo busca premiar o comportamento comprometido com a superação da situação de irregularidade e principalmente com a atuação sobre as suas consequências. Nesse sentido, o inciso não impede que seja atenuada a penalidade ainda que se trate de providência orientada pela Anac. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 24097 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 4, Tabela 6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro a exclusão do termo "B4, B5" da linha "Grupos B4, B5, F e G", já que as duas linhas superiores englobam todo o grupo B (pessoa física e pessoa jurídica). Desta forma, a mencionada linha ficaria com o seguinte texto "Grupos F e G", mantendo-se o peso 4. | |
| Justificativa: o texto atual da linha "Grupos B4, B5, F e G" nata tabela 6 (Anexo 4) apresenta contradição, já que as duas linhas superiores já definem o multiplicador para todo o grupo B. Necessário retirar o termo "B4, B5". | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Em virtude da reestruturação das tabelas do Anexo IV e da categorização de infrações aplicáveis a instrução, treinamento e certificação em matéria de segurança operacional e outras infrações semelhantes relacionadas a matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, foram segregados multiplicadores para os grupos B1 a B5 e para o grupo B6, conforme subdivisões). | |
| Itens alterados na proposta: Anexo IV, Tabela 4: "Grupos B1 a B5 (Pessoa Física) - 2; Grupos B1 a B5 (Pessoa Jurídica) - 3; Grupo B6 (Operador Aéreo Classes I e II-A) - 1; Grupo B6 (Operador Aéreo Classes II-B e IV-A) - 2; Grupo B6 (Operador Aéreo Classe III) - 3; Grupo B6 (Operador Aéreo Classe IV-B) - 4; Grupo B6 (Operador Aéreo Classe V) - 5; Grupo B6 (Operador Aéreo Classe VI) - 6; | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24098 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: inclusão de um novo parágrafo com o texto: "A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática da infração é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no inciso I do § 1º." | |
| Justificativa: Atualmente, há a súmula 01/ANAC/2019 com texto semelhante, contudo fazendo referência à Resolução 25 e 472. A inclusão desse novo parágrafo visa atualizar/confirmar o entendimento para a nova Resolução, além de já deixá-lo explícito na própria norma. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O entendimento contido na Súmula Administrativa nº 1 de fato se mostra aplicável à atenuante. Assim, a contribuição foi acatada para promover a alteração na redação do inciso e incluir o termo "inequívoco", para trazer a ideia proposta de não se admitir a contradição no reconhecimento da prática da infração. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 33, "I - o reconhecimento expresso e inequívoco da prática da infração: - 40% (quarenta por cento);" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24099 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: O termo "não associadas ao custo do adimplemento em si" previsto no inciso III do parágrafo segundo (a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração não associadas ao custo do adimplemento em si) é confuso. Sugiro a exclusão desse termo e a inclusão de um novo parágrafo no Artigo com o texto "Não cabe a aplicação de agravante quando a circunstância for inerente à prática infracional" - que é similar ao texto presente na Súmula 02/ANAC/2019. | |
| Justificativa: O termo "não associadas ao custo do adimplemento em si" previsto no inciso III do parágrafo segundo é confuso. Sugere-se a exclusão desse termo e a inclusão de um novo parágrafo para espelhar o texto da Súmula 02/ANAC/2019. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A redação proposta buscava orientar a aplicação da agravante já prevista na Resolução nº 472, em linha com entendimento firmado no âmbito da Súmula Administrativa nº 2 (Não cabe a aplicação de agravante quando a circunstância for inerente à prática infracional). Nesse sentido, não é caracterizada a agravante quando a vantagem é exclusivamente o fato de evitar os "custos do adimplemento em si" da obrigação, ou seja, o custo que o agente teria para cumprir aquela exigência do normativo (que acabou por ser descumprida). Em razão das dúvidas surgidas e contribuições recebidas na consulta pública, julga-se oportuna a retomada da redação anterior, o que não afasta a necessidade de uma avaliação criteriosa por parte da Agência para afastar de sua incidência as vantagens inerentes a todo e qualquer descumprimento daquela dada obrigação. Tal avaliação é reforçada na Resolução, na medida em que atrai a necessidade de avaliação das circunstâncias e dos diversos elementos da conduta e do histórico do infrator. Oportunamente será buscado o desenvolvimento de orientações e treinamentos para esclarecimento desse entendimento que é inerente ao processo sancionador. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 34, "III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração: + 30% (trinta por cento);" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24100 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Breno Dias De Pina Categoria: Pessoa física | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 4, Tabela 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugere-se a alteração do texto "7. Recusar a exibição de livros, documentos, informações ou estatísticas quando solicitados pelos agentes da fiscalização" para: "7. Recusar a exibição ou fornecimento tempestivo de documentos ou informações quando solicitados" | |
| Justificativa: A inclusão do termo "tempestivo" deixa claro que a exibição/fornecimento precisa se dar no tempo adequado. A exclusão do termo "livros" e "estatísticas" é justificada, já que os termos "documentos" e "informações" já englobam os primeiros. A exclusão do termo "pelos agentes da fiscalização" deixa mais genérica a infração. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Os ajustes são oportunos, considerando a oportunidade de simplificação da redação e desnecessidade de restrição contida na expressão final do dispositivo. A redação incorporou ainda ajuste que permite graduação da não conformidade de acordo com o conteúdo e o impacto decorrente da violação ao dever de prestação de informação. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo IV, Tabela 1. "1. Deixar de apresentar ou apresentar de forma intempestiva, incompleta, inexata ou adulterada informação, dado, registro ou documento - não conformidade nível 1" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24101 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Gabriel Veloso Starling Schwanz Categoria: Piloto | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir o uso do diário de bordo eletrônico nas circunstâncias atenuantes do art. 34º | |
| Justificativa: i) A adoção do diário de bordo eletrônico oferece uma série de benefícios para a gestão e fiscalização das atividades aéreas, trazendo facilidades para a ANAC. Quando um operador escolhe voluntariamente integrar este sistema, não apenas facilita o trabalho de monitoramento e fiscalização por parte da Agência, mas também demonstra um compromisso claro com a transparência e a conformidade regulatória. Essa escolha por uma maior visibilidade e acessibilidade das informações deve ser reconhecida como um ato de boa fé e confiança na agência reguladora. Portanto, é justo considerar a utilização do diário de bordo digital como uma circunstância atenuante em processos de sanções administrativas, incentivando assim a sua adoção por parte de todos os regulados. Esse reconhecimento atua também como um desincentivo para que a permanência em sistemas manuais não seja utilizada estrategicamente como meio de obstruir ou dificultar a fiscalização eficaz. ii) O incentivo a adoção do diário de bordo eletrônico traz ganhos no quesito de praticidade e confiabilidade tanto para a ANAC quanto para o regulado. iii) No SEI, já tramita alteração neste sentido na resolução 457. No processo 00058.016310/2020-32, documento 7422466, art 19º, § 3º: "Os operadores que, à época dos fatos, tiverem implementado o meio digital para o registro de informações do diário de bordo, farão jus ao redutor de 50% do valor da multa e/ou dos prazos de suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave" iv) Como foi apontado na consulta pública presencial, na versão atual existem apenas 4 circunstâncias atenuantes e 8 circunstâncias agravantes, portanto, no intuito de manter o caráter pedagógico desta resolução, é interessante que existam mais fatores atenuantes. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A contribuição traz proposta pertinente sobre a otimização do rol de circunstâncias atenuantes, incluindo ações que facilitem o monitoramento e a fiscalização por parte da Agência, o que de fato é valorizado ao longo dos dispositivos iniciais da proposta. Em que pese a propriedade da sugestão, observa-se que a proposta de revisão da Resolução nº 457 (que disciplina o Diário de Bordo) já traz incentivos à sua adoção, com efeitos inclusive mais incisivos sobre a fiscalização (vide processo em andamento SEI nº 00058.016310/2020-32). Nesse sentido, após reavaliação da divisão de conteúdos normativos entre a resolução proposta e a Resolução nº 457, foi proposta pela equipe a incorporação das tipificações até então previstas no Processo SEI nº 00058.016310/2020-32 à proposta de resolução que tipifica infrações e estabelece valores de referência, conforme consulta pública complementar realizada no âmbito do Projeto Prioritário. Assim, na Resolução nº 762 é previsto na Tabela 2 do Anexo II o seguinte fator: "[1] Para as infrações da Seção F) "Diário de Bordo" da Tabela 2, farão jus ao redutor de 50% do valor da penalidade aplicável os operadores que à época dos fatos tiverem implementado o meio digital para o registro de informações do diário de bordo nos moldes do previsto na regulamentação específica que disciplina a matéria". Do mesmo modo, tais elementos de cooperação com a fiscalização podem ser incorporados à avaliação do histórico do agente (art. 8º) e sopesados de forma positiva na avaliação quanto à necessidade ou não de lavratura de auto de infração, bem como quanto à definição da espécies de sanção a ser aplicada (art. 27, § 2º). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 24102 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Gabriel Veloso Starling Schwanz Categoria: Piloto | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: No art. 6º: i) Explicitar as formas de comunicação com o regulado ii) Nas comunicações com o regulado, quando este for o caso, reiterar que a ação não tem caráter sancionatório iii) Incluir a previsão de, além de informar o regulado sobre a infração cometida, informar também, por escrito ou outro meio passível de consulta, o caminho para se regularizar, pois: iv) A liberdade do INSPAC poder definir a sansão que cabe a situação específica é um aspecto positivo, mas deve haver uma constância, pois situações onde um INSPAC cobra uma interpretação da regra e outro cobra outra existem. Então se o primeiro INSPAC já deixa um documento com as ações necessárias para que o regulado volte a um estado regular, isto pode servir de base para evitar uma segunda sansão devido a interpretações diferentes | |
| Justificativa: i) Para os operadores regidos pelo RBAC 91, as interações com a ANAC ocorrem predominantemente durante processos de fiscalização, o que pode resultar em um relacionamento esporádico com a agência. É essencial que as diretrizes para a regularização sejam claramente comunicadas a esse público, visto que a maioria tem a intenção de cumprir as normas, mas frequentemente não o faz por falta de conhecimento específico. Além disso, o temor de possíveis sanções muitas vezes desencoraja esses operadores de procurar ativamente esclarecimentos necessários para a adequação. Portanto, é crucial estabelecer um canal de comunicação aberto e acessível, que incentive a regularização sem o receio de repercussões negativas ii) Para reforçar a percepção de que as fiscalizações da ANAC possuem um caráter informativo e pedagógico, é fundamental que o INSPAC designado esteja plenamente consciente da necessidade de discernir as nuances das operações que fiscaliza. É crucial, e admitidamente desafiador, que consiga diferenciar claramente atos de má fé de erros não intencionais. Essa capacidade de julgamento preciso não só melhora a eficácia da fiscalização, mas também fortalece a confiança entre a agência e os operadores aéreos, promovendo um ambiente regulatório mais justo e educativo | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A proposta pretende deixar mais clara a dissociação entre (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, analisando as causas de sua ocorrência e se preocupando em circunscrever e tratar das eventuais repercussões no sistema, eliminando perigos a ele associados – e (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, que devem ser as suficientes – e necessárias – para garantir a validade da norma, o seu poder normativo, da sua autoridade como Agência Reguladora. O tratamento do fato segue com as áreas técnicas – não há novidade nessa abordagem: continuam a ser estabelecidos os planos de ações corretivas e, para as condições inaceitáveis de risco iminente, pode a fiscalização se valer das providências acautelatórias. Essas ações não têm natureza sancionatória e, aliadas à atuação educativa dos agentes da Anac, ajudam, também, a promover a conformidade futura do regulado. Quanto às providências voltadas ao regulado, uma eventual aplicação de sanção fica vinculada aos casos em que se entenda que o elemento pedagógico, preventivo e repressivo da providência sancionatória seja necessário e adequado à condição do regulado. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Entendendo a Anac que existe a necessidade de instauração de um processo administrativo sancionatório, serão seguidas as formalidades necessárias para garantir, ao regulado, o exercício de seus direitos.

A necessidade de instauração de um PAS é uma decisão institucional, devidamente fundamentada tecnicamente, devendo o decisor (i) se basear nos elementos de convicção da Agência, e (ii) garantir a coerência com as demais decisões.

Ressalta-se que a atuação uniforme do pessoal técnico da Agência é promovida, dentre outras, por ações de capacitação.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 25650 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34, §2º (V) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Necessidade de se incluir em norma da ANAC a definição de "segurança de voo". | |
| Justificativa: O dispositivo considera como circunstância agravante a exposição da segurança de voo a risco. Entretanto não há na legislação da ANAC a definição do termo "segurança de voo", sendo necessária a inclusão desta definição em algum normativo, de modo a evitar interpretação ampliativa em sede de direito sancionador. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Com o objetivo de vincular a conceitos utilizados no Código Brasileiro de Aeronáutica e na Lei de criação da Anac, bem como em materiais técnicos desenvolvidos pela Agência, passa-se a adotar nova expressão: "V - a exposição de pessoas a risco ou a degradação dos níveis de segurança operacional ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;" | |
| Itens alterados na proposta: Art. 34, "IV - a exposição de pessoas a risco ou a degradação dos níveis de segurança operacional ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita: + 40% (quarenta por cento);" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 25651 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 7, Tabela 3 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do Item - "4 - Não disponibilizar, no aeroporto, carrinhos de bagagens em quantidade suficiente para atendimento de passageiros na hora-pico." | |
| Justificativa: Não foi encontrado requisito na legislação da ANAC que estabeleça disposição, quantidade, formato de carrinhos de bagagem. Assim, a imputação desta infração fica a critério discricionário do agente da ANAC, fato juridicamente inviável à luz do direito sancionador (princípio da legalidade estrita) | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A conduta "Não disponibilizar, no aeroporto, carrinhos de bagagens em quantidade suficiente para atendimento de passageiros na hora-pico" de fato diverge do disposto na regulamentação vigente, tendo em vista a ausência de norma material que indique qual seria esta quantidade a ser observada no caso concreto. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo VII, Tabela 3, exclusão do item 4, com renumeração dos itens seguintes. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 25652 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 7, Tabela 3 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 5 - "5. Não assegurar, no mínimo, uma vaga em local próximo à entrada principal ou ao elevador de fácil acesso à circulação de pedestres" | |
| Justificativa: Não foi encontrado requisito na legislação da ANAC que estabeleça este item. Também não deixa claro ao que se refere a "vaga", tampouco o que configura "Local próximo". Assim, a imputação desta infração fica a critério discricionário do agente da ANAC, fato juridicamente inviável à luz do direito sancionador (princípio da legalidade estrita) | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A conduta "Não assegurar, no mínimo, uma vaga em local próximo à entrada principal ou ao elevador de fácil acesso à circulação de pedestres" de fato não encontra paralelo na regulamentação vigente. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo VII, Tabela 3, exclusão do item 5, com renumeração dos itens seguintes. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 25653 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 7, Tabela 3 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 7 "7. Não disponibilizar o serviço de câmbio de moedas durante o período em que operam voos internacionais no aeroporto" | |
| Justificativa: Não foi encontrado requisito na legislação da ANAC que estabeleça este item. Há, portanto, ofensa ao princípio da legalidade, ao se penalizar situação fática que não constitui obrigação do regulado. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A conduta "Não disponibilizar o serviço de câmbio de moedas durante o período em que operam voos internacionais no aeroporto" de fato não encontra paralelo na regulamentação da Agência, tendo em vista que a matéria cambial tem regulamentação própria pelo Conselho Monetário Nacional (CMN). | |
| Itens alterados na proposta: Anexo VII, Tabela 3, exclusão do item 7, com renumeração dos itens seguintes. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 25868 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: SINDAG – Sindicato Nacional Das Empresas De Aviação Agrícola | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoría: Entidade de Classe | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: | |
| § 5º A advertência será imposta isoladamente, quando o fiscalizado estiver devidamente autorizado pela ANAC e não verificado prejuízo à prestação do serviço. | |
| § 6º Também deverá ser aplicada advertência no caso do infrator ser microempresa ou empresa de pequeno porte, depois de receber fiscalização orientadora, conforme previsto no art. 55 da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, e legislação posterior. | |
| § 7º Caso tenha implantado programa de conformidade, com obrigações de permanência no programa e hipóteses de autocorreção, segundo regulamentação própria, o infrator terá direito à advertência, desde que adote as medidas corretivas necessárias e sane a irregularidade ou não conformidade no prazo indicado na advertência. | |
| § 8º O regulado que comprovar à ANAC a correção da infração dentro do prazo para defesa, terá direito a conversão da penalidade para advertência. | |
| § 9º Fica vedada a aplicação de nova advertência no período de um ano contado da publicação no Diário Oficial da União da decisão condenatória irrecorrível que tenha aplicado advertência ou outra penalidade sobre o mesmo tipo de infração. | |
| Justificativa: | |
| Pode a advertência da regulação aeronáutica, seguindo os exemplos legislativos, ser uma sanção para infrações menores, como o erro no cadastro ou a falha de preenchimento de documento, conforme classificação a ser elaborada pela ANAC. Paralelamente servirá de antecedente, para fim de dosimetria da pena, no caso de novas infrações da mesma natureza. E pode ser um prêmio para quem estabelecer um programa de conformidade, afastando a multa na primeira fiscalização. | |
| Por outro lado, para fazer jus a esta penalidade menos gravosa, recebendo então uma sanção positiva, será pressuposto estar devidamente cadastrado na ANAC como prestador de serviço aéreo. Assim, mesmo estando com alguma irregularidade, terá o direito de receber uma advertência. Diferentemente seria o tratamento sancionatório caso não estivesse o particular cadastrado, quando então seria aplicada multa, de valor ainda maior, diante da não adesão ao sistema regulado. | |
| Outro critério a seguir para a aplicação da advertência pode ser o porte do empreendimento. Sendo fiscalizada uma empresa de pequeno porte, a ANAC pode regulamentar a aplicação da sanção de menor gravidade, considerando a integração da prestadora de serviço ao sistema, com cadastro feito e sem antecedentes. Utilizando modernas ferramentas de comunicação, a agência deve divulgar ao setor regulado a possibilidade de advertência sobre o empreendimento menor que estiver cadastrado, como prêmio pela busca da conformidade. Assim, ao invés de ameaçar com penalidades, a ANAC convida o particular a integrar o sistema, mediante a garantia de uma consequência positiva para aqueles que demonstrarem a disposição para cumprir o regulamento. Pode assim ser realizada a regulação responsável, com aproximação entre regulador e regulado, via advertência, para somente haver o escalonamento da pirâmide de constrangimento caso persista a não conformidade. | |
| Como os empreendedores têm dificuldade de conhecer o regulamento e ainda há muitas oportunidades para trabalhar na clandestinidade, para que haja a aderência do particular ao sistema não é eficaz a mera ameaça de punição. É preciso, primeiramente, a aproximação entre regulador e regulado, para que aquele conheça a realidade da operação e este colabore com a regulação e seja capacitado para a conformidade. Para tanto, deve haver a previsão de penalidade menos rigorosa, que passe a mensagem de orientação e não apenas de punição. A advertência surge então como ferramenta capaz de gerar esta sinergia. | |
| Umas das dificuldades que todo regulador enfrenta está no conhecimento do setor objeto da regulação. Para editar regulamentos que tenham adesão e realizem o interesse público, as agências precisam saber como funciona e quais são as demandas do mercado. Do contrário, pode haver regras descoladas da realidade, que de um lado afastam o regulado e de outro não alcançam os fins socialmente desejados. Por isso a importância da comunicação entre regulador e regulado, para que haja mútua troca de conhecimentos. E esta comunicação precisa ser qualificada, com instrumentos que gerem responsividade e participação. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

No momento da fiscalização, quando a agência está personificada e em contato pessoal com o regulado, há oportunidade ímpar para que ocorra esta construção de conhecimento, via comunicação eficaz. Para tanto, deve o fiscal ter a sua disposição ferramentas que viabilizem a interação. E a advertência pode ser uma destes meios para viabilizar a proatividade e a participação, pois de um lado afasta a penalidade mais severa e de outro permite a comunicação.

Cabe lembrar que além do conhecimento articulado, codificado ou explícito, existe uma gama de conhecimentos tácitos, não codificados ou implícitos, que somente são transmitidos pela experiência, de modo oral ou na observação da prática estabelecida. A transmissão desse conhecimento prático exige extensa interação face-to-face, com uma linguagem construída entre os atores, capaz de gerar verdadeira comunicação. Para que isso ocorra entre regulador e regulado, principalmente na fase da fiscalização, deve estar previsto uso de medidas de persuasão, com a possibilidade de sanções menos severas, como a advertência, para aquele que se mostrar colaborativo. Por outro lado, se o fiscal tiver a seu dispor somente medidas de intimidação, como multas e suspensões, não haverá interação positiva, muito menos transmissão de conhecimento tácito, o que irá colaborar para a assimetria informacional do regulador e a continuidade de um sistema excludente.

Uma vez prevista em regulamento a aplicação da advertência poderá a agência comunicar ao setor esta vantagem para aquele que se cadastrar e procurar integrar o sistema. Mostrando que poderá receber orientação antes de ser penalizado com multa, a agência premia o empreendimento virtuoso, que trabalha para cumprir o regulamento, de modo que, na primeira falha, poderá contar com a advertência ao invés da penalidade pecuniária. Paralelamente, o regulador tem um instrumento apto para a aproximação com o setor regulado, que poderá ser advertido ao invés de multado na primeira oportunidade em que falhar.

Para ser responsável, a regulação e a sua consequente fiscalização deve ter um maior arsenal de ferramentas para induzir o comportamento do setor regulado. Não é recomendável passar de uma medida preventiva diretamente para uma multa. Diante do atual estágio do direito constitucional administrativo, é inclusive inconstitucional a ausência de sanções diferenciadas ou positivas. Cabe incluir instrumentos intermediários, como a advertência, que de um lado constitui um agravante em futura fiscalização, mas ainda induz o empreendimento para a conformidade, com orientação e sem ônus excessivo. Mas para tanto, deve a presente resolução estipular regras mais claras e precisas para que ocorra a efetiva aplicação da advertência. Daí a contribuição ora feita, para que seja viabilizada, do ponto de vista da regulamentação, a incidência da advertência.

Se na primeira fiscalização o particular já é multado no lugar de ser orientado ou advertido, a agência incentiva a não colaboração dos empreendedores, que passam a evitar os agentes reguladores ao invés de procurá-los para não só conhecer o regulamento, como também para dar as informações concretas sobre o funcionamento do mercado. Ao continuar focada somente em procurar não conformidades, a fiscalização tem como resultado o afastamento do regulado, que passa a pensar na informalidade como alternativa para não ser facilmente penalizado pelo regulador.

O modo de trabalhar da agência deve construir relação de confiança entre o setor público e o setor privado. Para tanto, deve o particular saber que não será logo multado, mas antes orientado, principalmente diante da sua condição diferenciada de empreendimento de menor porte e quando demonstrada a sua trajetória virtuosa. Se não forem consideradas as características do regulado no momento da fiscalização, haverá o estímulo a continuar não colaborando, pois aquele que não tem internalizado o custo de conformidade concorre dentro do mesmo mercado.

Como resultado, há piora na relação e na comunicação entre regulador e regulado, provocando perda de contato com a realidade do mercado e consequente ineficiência da regulação, pois o setor passa a ser um mundo cada vez menos desconhecido. A fiscalização voltada para punir ao invés de orientar inibe a colaboração e estimula a informalidade.

A regulação responsável passa pela mudança de procedimento da fiscalização, com acompanhamento do particular e aplicação de medidas diferentes que a mera punição, mormente quando o fiscalizado mostrar colaboração. Recebendo orientação, conforme pode ocorrer com a advertência, o regulado é incentivado para trabalhar pela conformidade e, por outro lado, fornece dados relevantes para a análise do regulador. Mas para isso efetivamente ocorrer no momento da fiscalização, devem ficar mais claras as condições para a aplicação da advertência, conforme é ora sugerido.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

Conforme apontado na fundamentação apresentada para o normativo, a resolução proposta já traz instrumentos aos agentes da Anac para sopesarem situações e características específicas dos casos concretos e regulados específicos no momento de análise de ocorrência de não conformidades. Esclarece-se que, como disposto no art. 4º a fiscalização da Agência compõe um conjunto de ações destinadas ao monitoramento das atividades regulados e à adoção dos mecanismos de incentivos necessários e adequados à promoção da conformidade e melhores práticas do setor, é dizer que a Anac pode customizar sua resposta frente a uma situação identificada conforme o perfil do agente

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

cometedor, ponderando, inclusive, o porte do regulado. Assim, a resposta da Anac pode ser específica ao perfil identificado e à realidade do setor, combinando incentivos da melhor forma para induzir comportamentos virtuosos e inibir comportamentos desviados.

Observe-se, ainda, que o art. 6º já trata da aproximação do agente público ao agente regulado, privilegiando-se a orientação e incentivo à colaboração como instrumentos de excelência na busca pela adesão do regulado no cumprimento dos regulamentos da Agência.

Nesse sentido, conforme consta do art. 8º, a escolha pela instauração do processo administrativo sancionador se dará em situações que assim o demandem. Ademais, já é previsto de forma geral que a providência administrativa sancionatória da advertência tem enfoque educacional, servindo como um recurso para conscientizar o regulado sobre as consequências de suas ações e estimular a autorregulação. Aponta-se, ainda, que a escolha da providência administrativa sancionatória estará relacionada diretamente à gravidade da não conformidade e ao histórico e ao comportamento do regulado, fato este que já atende à preocupação trazida na contribuição.

Não obstante o já apontado, indica-se que a graduação de eventual sanção também leva em consideração as circunstâncias atenuantes e agravantes, previstas nos arts. 33 e 34 da resolução proposta, entre as quais figura a adoção de providências para mitigação e solução dos problemas identificados, bem como leva em consideração a resolução proposta que dispõe sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações nela listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26064 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: SINDAG – Sindicato Nacional Das Empresas De Aviação Agrícola | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoría: Sindicato | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 |
| | Tipo de Contribuição: Inclusão |
| | Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: | |
| § 6º Antes de multa, deverá ser aplicada advertência quando o infrator tiver cadastro de operador e não verificado prejuízo à prestação do serviço. | |
| § 7º Também deverá ser aplicada advertência antes de multa no caso do infrator ser microempresa ou empresa de pequeno porte, depois de receber fiscalização orientadora, conforme previsto no art. 55 da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, e legislação posterior. | |
| § 8º Caso tenha implantado programa de conformidade, com obrigações de permanência no programa e hipóteses de autocorreção, segundo regulamentação própria, o infrator terá direito à advertência, desde que adote as medidas corretivas necessárias e sane a irregularidade ou não conformidade no prazo indicado na advertência. | |
| § 9º O regulado que comprovar à ANAC a correção da infração dentro do prazo para defesa, terá direito a conversão da penalidade para advertência. | |
| § 10 Fica vedada a aplicação de nova advertência no período de um ano contado da publicação no Diário Oficial da União da decisão condenatória irrecorrível que tenha aplicado advertência ou outra penalidade sobre o mesmo tipo de infração. | |
| Justificativa: | |
| FISCALIZAÇÃO ORIENTADORA E ADVERTÊNCIA | |
| Combater o desconhecimento e a falta de clareza do regulamento - isso também é um problema a ser resolvido pela fiscalização: informar sobre o regulamento e orientar sobre a interpretação da agência. É juridicamente adequado, portanto, ao invés de multar quem tem baixa capacidade financeira, orientar e depois aplicar advertência, cumprindo o objetivo definido pela Constituição e incentivando a integração ao sistema. No caso na ANAC, isso representa empresas regulares, cumprindo os requisitos de segurança operacional, recebendo alerta sobre inconformidades. | |
| Dentro deste contexto da aviação nacional, encontra-se a aviação agrícola, classificada como serviço aéreo especializado e operando sob o regime de autorização por parte da ANAC. Segundo relatório fornecido pela ANAC, existem 306 empresas de aviação agrícola registradas. Desses, mais de 200 são associadas ao SINDAG. | |
| Ao consultar o CNPJ destas empresas na página eletrônica do Simples Nacional, foram encontradas 127 optantes deste regime tributário até dezembro de 2020, isto é, mais de 60% das empresas associadas ao SINDAG são empresas de pequeno porte. Quanto ao número de aviões agrícolas, a frota em 2021 alcançou 2.432 aeronaves, com crescimento médio anual superior a 3,5% ao ano desde 2018. Atualmente, ocorre a ampliação do mercado das aeronaves remotamente pilotadas (ARP), os conhecidos drones, com 3.429 registros na atividade aeroagrícola, segundo dados divulgados pela ANAC em 2023. | |
| Por parte da regulamentação da ANAC, contudo, não há qualquer tratamento diferenciado, principalmente no tocante às sanções administrativas para as empresas de pequeno porte. Estas empresas, bem como os operadores privados (proprietários rurais) e pilotos (empregados), estão sujeitos ao poder sancionador da ANAC, que vem multando, por exemplo, por conta de simples falhas em linha de diário de bordo, segundo determinam resoluções da agência. | |
| Há, portanto, situações que se repetem e não comprometem, diretamente, a segurança da operação, mas são objeto de autuação, sem que haja uma prévia comunicação para sanar a irregularidade. O exemplo do diário de bordo bem ilustra esta situação. | |
| Documento essencial para o acompanhamento do histórico da aeronave, ele é objeto de penalidades pelo simples erro no seu preenchimento. Sem considerar a situação do regulado, nem o efetivo prejuízo para a segurança operacional, a Resolução nº 457/2017 prevê a incidência de multas no caso de falha de registro de dados, sem qualquer outra medida de orientação anterior, muito menos consideração ao porte do prestador de serviço aéreo. Para agravar a situação, é estabelecida ainda a possibilidade de sanção por registro, isto é, para cada informação equivocada pode ser cobrada uma penalidade pecuniária. Com isso, ao invés de inibir a infração, a ANAC acaba incentivando a não | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas. colaboração, pois o regulado ao dar conhecimento do diário de bordo à fiscalização sempre terá o receio de ser multado, sem a oportunidade de orientação antecedente ou advertência.

Encontra-se grande segmento empresarial nacional, formado em sua maioria por empresas de pequeno porte, que precisa de melhor adequação da regulamentação por parte da ANAC, principalmente na aplicação de sanções administrativas.

Cabe aprimorar a pirâmide de constrangimento da ANAC, de modo que antes de sanções mais severas, sejam aplicadas medidas administrativas e sanção de menor gravidade. É oportuno então criar critério para fiscalização orientadora e aplicação de advertência para este segmento da aviação nacional, principalmente para as de pequeno porte, sob pena de resultar na inconstitucionalidade do sistema sancionador da agência.

Por haver empresas de pequeno porte prestando serviços aéreos, é dever da ANAC seguir tratamento diferenciado, conforme o princípio constitucional da igualdade, mormente nos critérios de aplicação de advertência, visando, primeiramente, fiscalização orientadora e não meramente punitiva. Se constatada a não conformidade e diante de certas condições, como ausência de histórico negativo e pronta regularização da falha, cabe aplicar sanção menos severa, evitando-se a escalada da pirâmide de constrangimento, para assim realizar os princípios constitucionais.

Sem regras claras para a fiscalização orientadora e aplicação de advertência como estímulo à conformidade, há uma tendência de permanência deste cenário paradoxal que afirma o distanciamento entre regulador e regulado e não instala processo inclusivo e sustentável, impedindo o sistema de evoluir e alcançar mais e melhor maturidade do setor regulado, enquanto não emergir incentivos às pequenas empresas a cumprir com as conformidades regulatórias. Observa-se então que a melhor regulamentação da fiscalização orientadora e da advertência, com natureza jurídica diversa da sanção negativa, mas, cidadã, educativa e inclusiva é direito do regulado, contribui com a conformidade regulatória de pequenas empresas aéreas do setor agrícola.

De acordo com parecer da ANAC (Parecer nº 63/2020/PROT/PFANAC/ PGF/AGU - SEI 4270287), emitido pela Procuradoria Federal Especializada junto à agência, fica a cargo da fiscalização verificar se o grau de risco é compatível com o direito à fiscalização orientadora. Por conseguinte, diante da margem de interpretação e havendo tipos de infração muito amplos no CBA, constata-se na prática que dificilmente há fiscalização orientadora, partindo o agente da ANAC para a aplicação de penalidades pecuniárias, as quais são ainda confirmadas, posteriormente, em sede de julgamento de defesas e recursos administrativos, em nome de alegada busca de segurança operacional da aviação civil.

No mesmo processo administrativo onde foi emitido o parecer citado acima (Parecer nº 63/2020/PROT/PFANAC/ PGF/AGU - SEI 4270287) há exemplo da falta de abertura para a orientação ou advertência prévia. No caso, houve problema de preenchimento de diário de bordo por empresa de aviação de pequeno porte. Mesmo sem qualquer outro elemento que provasse perigo para a segurança de voo, a fiscalização entendeu que haveria “severo” risco para a operação, por possível prejuízo para o controle das manutenções obrigatórias do avião. Partiu-se então de presunção, sem provas concretas, na medida em que não foi demonstrada qualquer falha na manutenção da aeronave, para então afastar a fiscalização orientadora. Consequentemente, por descumprimento de obrigação acessória, aplicou-se multa, cuja exigência implica em retirada de recursos importantes da pequena empresa para aprimoramento da sua operação, isto sim, risco para a segurança da atividade.

Daí a sugestão de melhor regulamentar a fiscalização orientadora, bem como a advertência, para que sejam efetivamente aplicadas.

Para contribuir com o debate, segue link de nossa dissertação de mestrado sobre o tema: "Direito à advertência na legislação aeronáutica brasileira: medida de inclusão das pequenas empresas de serviço aéreo" - Disponível em <https://repositorio.jesuita.org.br/handle/UNISINOS/12925>

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

Conforme apontado na fundamentação apresentada para o normativo, a resolução proposta já traz instrumentos aos agentes da Anac para sopesarem situações e características específicas dos casos concretos e regulados específicos no momento de análise de ocorrência de não conformidades. Esclarece-se que, como disposto no art. 4º a fiscalização da agência compõe um conjunto de ações destinadas ao monitoramento das atividades regulados e à adoção dos mecanismos de incentivos necessários e adequados à promoção da conformidade e melhores práticas do setor, é dizer que a Anac pode customizar sua resposta frente a uma situação identificada conforme o perfil do agente cometedor, ponderando, inclusive, o porte do regulado. Assim, a resposta da Anac pode ser específica ao perfil identificado e à realidade do setor, combinando incentivos da melhor forma para induzir comportamentos virtuosos e inibir comportamentos desviados.

Soma-se também a esse ponto o contido no § 1º do art. 4º, que aponta que a fiscalização da Anac privilegiará o monitoramento contínuo, a atuação preventiva e educativa, a cooperação entre regulador e regulado, a adoção de mecanismos de incentivo ao cumprimento voluntário de requisitos e a mitigação proporcional dos riscos identificados.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Observe-se, ainda, que o art. 6º já trata da aproximação do agente público ao agente regulado, privilegiando-se a orientação e incentivo à colaboração como instrumentos de excelência na busca pela adesão do regulado no cumprimento aos regulamentos da Agência.

Nesse sentido, conforme consta do art. 8º, a escolha pela instauração do processo administrativo sancionador se dará em situações que assim o demandem. Ademais, já é previsto de forma geral que a providência administrativa sancionatória da advertência tem enfoque educacional, servindo como um recurso para conscientizar o regulado sobre as consequências de suas ações e estimular a autorregulação. Aponta-se, ainda, que a escolha da providência administrativa sancionatória estará relacionada diretamente à gravidade da não conformidade e ao histórico e ao comportamento do regulado, fato este que já atende à preocupação trazida na contribuição.

Não obstante o já apontado, indica-se que a graduação de eventual sanção também leva em consideração as circunstâncias atenuantes e agravantes, previstas nos arts. 33 e 34 da resolução proposta, entre as quais figura a adoção de providências para mitigação e solução dos problemas identificados, bem como leva em consideração a resolução proposta que dispõe sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações nela listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26129(A) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 02 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do caput do art. 2º da minuta e inclusão de um parágrafo: Art. 2º Na condução dos processos administrativos de que trata esta Resolução, serão observados, entre outros, os princípios da legalidade, publicidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público, eficiência, a boa-fé do particular perante o poder público e o reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado. Parágrafo único. Também serão observados os princípios adotados pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, além daqueles que constarem em acordos internacionais firmados pela União Federal. | |
| Justificativa: No caput, sugere-se a inclusão dos princípios da boa-fé do particular perante o poder público e do reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado, em linha com o que se encontra na Declaração de Direitos de Liberdade Econômica. Já o parágrafo único visa reforçar o compromisso do Brasil, institucionalmente através da ANAC, em se manter em linha com as melhores práticas emanadas pela OACI e observando constantemente, em todas as esferas, os acordos internacionais firmados pela União. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Os princípios cuja inclusão é proposta na contribuição são trazidos na Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019). Entende-se que esses são mais afetos à proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e dos limites à atuação do Estado como agente normativo e regulador nessa seara, ao passo que a proposta em questão traz as garantias relacionadas à condução do processo administrativo sancionador (PAS). Lembre-se que, na estrutura proposta, a inauguração de um PAS somente se dá após uma análise de necessidade, levando-se em consideração, dentre outros critérios, as circunstâncias que envolvem o fato e a conduta do regulado – momento em que se abre a possibilidade de se avaliar sua aderência ao dever de lealdade e boa-fé objetiva. Isso posto, entende-se que não há a necessidade de que esses princípios figurem na relação trazida no caput do art. 2º da proposta. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26129(B) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 03 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração da redação do Art. 3º, II: Art. 3º Na aplicação dos dispositivos desta Resolução, a ANAC observará as diretrizes de: ... II - respeito à instrumentalidade das formas em favor do regulado; | |
| Justificativa: A sugestão visa esclarecer que a aplicação do princípio da instrumentalidade das formas não poderá ser utilizada em desfavor do regulado. Como se sabe, pelo princípio da instrumentalidade das formas, o ato processual não se constitui em um fim em si mesmo, mas representa um instrumento para se atingir determinada finalidade, desde que não cause prejuízo às partes, in casu, ao regulado, ainda que contenha vício. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: De acordo com o princípio da instrumentalidade das formas, parte-se da premissa de que o mérito e a finalidade dos atos no processo têm primazia com relação à formalidade de sua constituição, desde que não haja prejuízo às partes. Partindo-se dessa condição inerente ao princípio, entende-se desnecessária a complementação textual proposta. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(C) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 05 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do parágrafo único do art. 5º: Art. 5º O regulado deve garantir, ao agente da ANAC em atividade de fiscalização, o necessário acesso a instalações, equipamentos, bens e documentos. Parágrafo único. O agente da ANAC pode, excepcionalmente, deter equipamentos, bens e documentos, pelo tempo mínimo necessário à conclusão da atividade de fiscalização, desde que tal ação não acarrete embaraços às atividades do regulado. | |
| Justificativa: A detenção de equipamentos, documentos e bens deve ser medida excepcionalíssima, especialmente por não estar amparada em autorização judicial. No mais, não pode implicar em embaraços ao desenvolvimento da atividade econômica do regulado, posto que caracterizaria, de forma indireta, medida acautelatória, devidamente tratada no art. 68 da minuta em debate, além de implicar em restrição ao direito constitucional de livre exercício de atividade econômica, livre iniciativa e propriedade privada. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Tendo em conta que a atuação dos servidores da Agência está adstrita à observância dos princípios que rege toda a Administração Pública, incluindo-se nessa relação os princípios da motivação, razoabilidade, proporcionalidade, e eficiência, como bem ressalta o art. 2º da proposta, qualquer embaraço na atividade do particular só é válida se a medida se reveste da necessidade. A detenção, assim, não tem prazo certo – porque deve ser adequada a cada caso –, mas não pode se alongar além do necessário. É chamada a atenção a esse limite na redação do dispositivo, quando se alude ao “tempo necessário à conclusão da atividade de fiscalização”. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(D) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 07 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração na redação do art. 7º: Art. 7º As determinações de que trata o art. 6º desta Resolução não possuem caráter sancionatório e não substituem ou afastam eventual aplicação das providências previstas nesta Resolução, caso não haja retorno à conformidade. | |
| Justificativa: A sugestão visa deixar claro que a aplicação de penalidade somente terá lugar, caso não ocorra retorno à regularidade regulatória, cumprindo com o delineado no art. 6º da minuta. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: É preciso, primeiramente, dissociar (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, e onde se inserem eventuais planos de ações corretivas – de (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, cuja avaliação leva em conta, dentre outros aspectos, o histórico de conformidade do regulado. Assim, o retorno à conformidade é uma obrigação daquele que deseja permanecer atuando no sistema de aviação civil. As medidas adequadas, condições, e prazo para essa correção são estabelecidos caso a caso, e dependem da complexidade e criticidade de cada um deles. As medidas corretivas são, em geral, atividade participativa, na medida em que são, via de regra, propostas pelo regulado e avaliadas pela Agência. A eventual correção, pelo regulado, de uma determinada não conformidade identificada pela fiscalização da Agência, todavia, não é, por si só, elemento a comprovar a desnecessidade de se endereçar, àquele, uma medida sancionatória – ainda que seja elemento que possa ser considerado na decisão de se instaurar um processo administrativo sancionador. A decisão, conforme se explicita no art. 8º da proposta, é resultado de uma avaliação mais complessiva, que inclui inferências a respeito da criticidade da não conformidade identificada, das circunstâncias que envolvem o fato, da conduta e do histórico de conformidade e de cooperação do regulado, entre outros critérios. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(E) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 10 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração na redação do parágrafo 1º do art. 10: Art. 10. O relatório de ocorrência é o documento em que se descrevem os fatos e as circunstâncias a partir dos quais se constata indícios de violação à legislação de aviação civil, com o objetivo de instruir o PAS com os elementos necessários à decisão. § 1º É indispensável a juntada, ao relatório de ocorrência, elementos hábeis a demonstrar os eventos narrados. | |
| Justificativa: que pese a presunção de veracidade e legitimidade dos atos administrativos, não se pode negligenciar a boa-fé dispensada ao administrado, tampouco sua presunção de inocência, assegurada constitucionalmente. Convém lembrar que a dinâmica processual adotada no Brasil distribui o ônus da prova a quem alega, valendo mencionar, além do art. 373 do Código de Processo Civil, também o art. 9º do Decreto 70.235/72 (“Art. 9º A exigência do crédito tributário e a aplicação de penalidade isolada serão formalizados em autos de infração ou notificações de lançamento, distintos para cada tributo ou penalidade, os quais deverão estar instruídos com todos os termos, depoimentos, laudos e demais elementos de prova indispensáveis à comprovação do ilícito.”). No caso, a presunção de legitimidade e veracidade dos atos administrativos não é apta a inverter o ônus da prova em processos administrativos sancionadores, transferindo-se aos acusados o ônus de provar sua inocência. A presunção de legitimidade e veracidade do ato de imputação de ilícito administrativo, enquanto atributo regular do ato administrativo, não prepondera sobre a presunção de inocência do acusado, direito fundamental do qual se deduz a desnecessidade de produção da prova de sua inocência. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O estabelecido no parágrafo único do art. 10, que prevê que, sempre que possível, serão juntados ao relatório de ocorrência os elementos hábeis a demonstrar os eventos narrados, assegura a observância dos direitos dos autuados. Assim, o texto proposto da norma já estabelece que quando existirem elementos hábeis a demonstrar o evento narrado, estes serão juntados ao relatório de ocorrência. Contudo, há ocasiões em que não há elemento adicional a ser juntado, além do relato do agente fiscal por essa razão não deve ser retirado o trecho “sempre que possível”. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26129(F) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 13 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de parágrafo no art. 13: Art. 13. Observada a conveniência para a instrução, dois ou mais autos de infração poderão ser instruídos no mesmo PAS. Parágrafo único: A impugnação de um dos autos de infração afastará os efeitos da revelia quanto aos demais. | |
| Justificativa: O dispositivo protege o administrado e mantém a conveniência para a instrução almejada pela ANAC. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Não é necessária a inclusão do parágrafo sugerido e a avaliação se os argumentos de defesa são pertinentes a todos os Autos de Infração constantes do processo deve ser feita no momento do julgamento. Outrossim, a inclusão do parágrafo sugerido impediria que o autuado não apresentasse defesa quanto a um dos Autos de Infração, caso assim desejasse. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(G) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 14 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do inciso V do art. 14: Art. 14. O auto de infração conterá os seguintes elementos: ... V - indicação da disposição normativa infringida e da fundamentação legal que embasa a penalidade aplicada e/ou permita o cálculo preciso do valor da multa à qual está sujeito o autuado. | |
| Justificativa: As modificações propostas pela ANAC dificultam ao administrado uma visão clara acerca do valor da multa à qual está sujeito em razão do auto de infração. Sendo assim, para que haja respeito ao direito de ampla defesa e contraditório, o auto de infração deve trazer elementos que permitam ao administrado o cálculo preciso da eventual penalidade, o que é essencial para avaliação da melhor estratégia de defesa, ou mesmo opção pelo pagamento. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Em relação ao valor da multa, deve ser observado que os valores base de multa serão estabelecidos em norma própria que dispõe sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas (Resolução nº 762/2024), além das infrações listadas em regulamentação específica. Assim, a indicação da disposição normativa infringida permitirá ao regulado ter conhecimento acerca do valor base da multa. Contudo, não é possível informar no Auto de Infração o resultado do cálculo do valor da multa uma vez que este resultado dependerá da análise da dosimetria da sanção, que só poderá ser realizada quando do julgamento do processo pela instância competente. Quanto à avaliação da melhor estratégia de defesa, o Auto de Infração deverá conter todos os elementos necessários para a compreensão, pelo autuado, das infrações imputadas. Assim, não há prejuízo em relação às estratégias defensivas que possam ser utilizadas. Importante destacar que o rito que está sendo proposto não contempla a opção de pagamento da sanção antes de ser proferida a decisão de primeira instância. A respeito da menção à fundamentação legal, importante observar que está estabelecido no art. 288 da Lei nº 7.565/1986 que a autoridade de aviação civil é competente para tipificar as infrações. Além disso, na Lei nº 11.182/2005, no art. 8º, inciso LIII, é estabelecido que compete à Anac tipificar as infrações à legislação de aviação civil, bem como definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta infracional e o processo de apuração e de julgamento. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26129(H) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 15 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração da redação do art. 15: Art. 15. Os vícios processuais meramente formais ou de competência contidos no auto de infração serão passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, inclusive na própria decisão, com indicação do vício e da respectiva correção. § 1º Ainda que se trate de vício passível de convalidação, será reaberto o prazo de 20 (vinte) dias para manifestação. | |
| Justificativa: Por questão de segurança jurídica, pela garantia do contraditório e da ampla defesa, assim como para evitar judicialização das matérias debatidas nos processos administrativos e dos atos processuais em si, sugere-se a abertura do prazo de 20 dias para manifestações sempre que houver convalidação de quaisquer vícios, cabendo ao administrado e não à ANAC avaliar se tal ato lhe acarreta ou não prejuízo processual. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Não é necessária a reabertura de prazo de defesa nos casos em que a convalidação trata do saneamento de vício que não tenha potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado. A reabertura de prazo nesse tipo de caso se trataria de medida meramente protelatória. Ressalta-se, ainda, que no normativo atual já há previsão no parágrafo 2º do art. 19 da Resolução nº 472 de que no caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado não é concedido novo prazo para manifestação do autuado, tratando-se apenas de medida de saneamento do processo. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26129(I) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 19 |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do parágrafo 6º do art. 19. | Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Justificativa: O texto prevê que “A Agência poderá providenciar a intimação por outro meio que atinja a sua finalidade, sendo exigida a confirmação de recebimento para a sua validade”, porém tal previsão carece de suporte legal, além de trazer insegurança jurídica às partes, tendo em vista que se trata de cláusula extremamente ampla. Convém lembrar que a ANAC já pode intimar seus regulados através de seu sistema próprio, além de fisicamente, inclusive na pessoa de seu representante legal, ou mesmo prepostos. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A previsão amplia as possibilidades de intimação real, de forma a se evitar a utilização de editais. Contudo, é a intimação eletrônica a forma preferencial, conforme consta na Resolução nº 520, a qual, inclusive traz previsão similar no art. 24, § 6º “A Agência poderá, mediante decisão fundamentada no risco de prejuízo a qualquer das partes ou à celeridade dos atos administrativos, providenciar a intimação por outro meio que atinja a sua finalidade.” No mesmo sentido, a Lei nº 9784/99 possui previsão similar no art. 26, § 3º. Nota-se, portanto, que não há novidade no dispositivo e que se trata de previsão que favorece a comunicação efetiva com o regulado. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26129(J) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 22 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de parágrafos no art. 22: Art. 22. Caberá ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado, devendo oferecê-la concomitantemente à apresentação de defesa. § 1º. É vedado à ANAC a exigência de prova de fato já comprovado pela apresentação de documento ou de informação válida nos autos do processo, ou em outra oportunidade. § 2º. Caso a ANAC necessite de outros documentos comprobatórios que constem em base de dados oficial da administração pública federal deverá obtê-los diretamente do órgão ou da entidade responsável pela base de dados e não poderá exigí-los do autuado. | |
| Justificativa: A sugestão visa compatibilizar o processo administrativo da ANAC com o disposto no decreto 9.094/2017 e na lei 14.129/2021, racionalizando procedimentos e trazendo maior eficiência à administração pública. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: As disposições da Lei nº 14.129/2021 são aplicáveis à Anac e não requerem reprodução na norma setorial para sua eficácia. Por outro lado, o processo administrativo sancionador exige rito próprio e demanda celeridade, incompatível com a obrigatoriedade de diligências externas como regra. Demais disso, os entes regulados pela Anac não são meros usuários de serviços de aviação civil, pois, em geral, atuam na prestação desses serviços sujeitos ao poder de polícia estatal e, por isso, se submetem a regramento especial. Nesse sentido, avaliamos que o art. 2º do Decreto nº 9.094/2017 não deve ser internalizado à norma que trata de direito administrativo sancionador. Adicionalmente, a Anac tem evidado esforços para integração com outras bases de dados, especialmente as bases disponibilizadas pelo Governo Federal, de forma a reduzir a necessidade de solicitação de documentos adicionais. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(K) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Manutenção do artigo 28 da atual resolução ANAC 472/2018, quanto ao arbitramento sumário com 50% de desconto. | |
| Justificativa: O instrumento do arbitramento sumário com desconto é instrumento existente no âmbito da do processo administrativo de diversos órgãos, como PROCONs, DETRANS, ANTT, ANEEL e até mesmo na esfera trabalhista, sendo a revogação deste direito comportamento contrário ao interesse público, uma vez que permite ao regulado evitar um litígio que poderá perdurar por anos e ao regulador a arrecadação mais célere, sem necessidade de empenhar recursos com a tramitação de processo administrativo. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A retirada do arbitramento sumário (redução de 50% para pagamento imediato de multa) se baseia, essencialmente, na alteração do modelo de lavratura de autos de infração e de aplicação de providência sancionatória, em especial de multa. A proposta de norma visa estimular o retorno à conformidade regulatória pelo agente, e estabelecer instrumentos para que a Anac, nos processos instaurados, possa adotar ações não pecuniárias para incentivar a manutenção de um ambiente seguro e sustentável. É dizer que a aplicação de providências administrativas buscará ampliar a proporcionalidade relativa aos casos concretos enfrentados, e providências mais gravosas serão priorizadas para as condutas com consequências mais severas e/ou cometidas por agentes com históricos de desempenho e comportamento tidos por sensíveis. De tal modo, quando da ocorrência de não conformidades, a Agência atuará junto ao agente responsável para a adoção de medidas para correção e promoção da conformidade, e a aplicação de multa ocorrerá quando a medida se justifique, conforme elementos do caso. Considerando tais pontos, espera-se que, quando justificada a aplicação de multa, tal procedimento exija uma postura mais incisiva por parte da Agência e voltada à efetiva aplicação da medida dissuasória, respeitado, sempre, os princípios de contraditório e ampla defesa. Acrescenta-se que o arbitramento sumário possui custo semelhante ao julgamento no rito ordinário, quando comparado a processos em que não há interposição de recurso. Em ambos há a necessidade de decisão de primeira instância. Ademais, muitas das multas arbitradas dessa forma não são pagas e o processo necessita retornar para novo julgamento em primeira instância, o que gera retrabalho à administração pública. Portanto, do ponto de vista da análise econômica do direito administrativo a medida não é eficiente. Sob a perspectiva do regulado, chega-se à mesma conclusão, haja vista que a dosimetria da nova resolução permite a aplicação de multa com até 80% de redução (art. 35, § 2º). Nesse sentido, são previstas as atenuantes do reconhecimento da prática da infração; da adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração; da adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; e da inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicada sanção. Soma-se a isso a nova previsão de desconto de 25% para a renúncia ao recurso. Ou seja, é possível, a depender do caso concreto, que o regulado pague uma multa equivalente a 15% do valor base. De forma análoga, seria uma redução de até 85% do valor médio. A medida é mais eficiente, permite maior benefício e possui grau de individualização em relação ao regulado e ao caso concreto, o que permite uma atuação mais responsável da Agência. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26129(L) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de parágrafo no art. 25: Art. 25. A autoridade competente poderá, antes da decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução ou de outras medidas processuais que entender pertinentes ao julgamento do mérito. ... § 5º. As diligências realizadas que não resultem em novos elementos probatórios não afastam a incidência da prescrição intercorrente. | |
| Justificativa: A sugestão visa impor à ANAC a celeridade na apreciação das matérias, resguardando a duração razoável do processo, evitando a realização de diligências ou pedidos de manifestações internos de pouca relevância para o julgamento do quanto debatido. No mais, torna expresso o alinhamento com os mais recentes entendimentos judiciais, como o REsp nº 19995320/RJ. | |
| Resultado da análise: contribuição está fora do escopo da proposta | |
| Fundamento: A prescrição é tratada na Lei nº 9.873/99 e não é objeto desta norma. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(M) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração da redação do inciso IV do parágrafo 1º e do inciso I do parágrafo 2º do art. 34 e exclusão dos incisos VI e VIII do parágrafo 2º: Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica. § 1º São circunstâncias atenuantes: ... IV - a inexistência de decisão transitada em julgado para infração de mesma natureza que tenha aplicado sanção ao regulado no período de um ano anteriormente à data do cometimento da infração em julgamento; § 2º São circunstâncias agravantes: I - a reincidência de infração de mesma natureza; ... VI - o dano material a bens privados de terceiros; VII - o dano material a bens públicos; e VIII - a violação de direito de terceiros, não abrangidos nos incisos VI e VII deste parágrafo. | |
| Justificativa: É necessário deixar explícito que atenuantes e agravantes levam em conta, para efeito de reincidência, apenas infrações de mesma natureza. No mais, a exclusão dos dispositivos sugerida toma por base o fato de se debruçarem sobre relações privadas já passíveis de debate nas esferas judiciais e que não deveriam se reverter de caráter agravante, inclusive porque o aferimento de dano material a terceiros e violação de direito de terceiros somente será evidenciada após trânsito em julgado da matéria em demanda que a ANAC nem mesmo será parte, fugindo, portanto, de sua esfera de controle e de influência. Os dispositivos causam insegurança jurídica e fragilizam a nova norma. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O art. 38 da proposta já esclarece que "Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração da mesma natureza no período igual ou inferior a 3 (três) anos contados a partir do trânsito em julgado de decisão sancionatória anterior" (redação alterada após análise das contribuições para fixar o prazo em 2 (dois) anos e o dispositivo passou a integrar o parágrafo único do art. 34). Com relação às atenuantes de danos, convém destacar que o elenco de circunstâncias agravantes tem o condão de discriminhar elementos que tornam mais reprovável a conduta identificada e, como consequência, em atenção ao princípio da isonomia e à promoção de uma regulação responsável e atenta às peculiaridades de cada contexto, exigem a aplicação de penalidade mais severa. Nesse cenário, há que se observar que a repercussão da infração administrativa é de grande relevo para a Agência e para o setor. Quanto maiores os potenciais de danos e, no caso, a concretização dos danos, maior deve ser o desincentivo pela autoridade pública. De outro modo, ante a independência entre as instâncias, corolário do modelo jurídico brasileiro, não há que se falar em bis in idem. Se assim fosse, a própria adoção de uma penalidade administrativa (mesmo que não | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas. agravada) em paralelo à responsabilização civil ou penal poderia ser considerado bis in idem, o que é naturalmente afastado pelos Tribunais. Nesse sentido, a responsabilização do agente nas demais esferas não prejudica a aplicação da sanção ou mesmo a ponderação como elemento agravante do caso.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(N) | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 36 |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do art. 36: Art. 36. Quando caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, conforme o art. 35 desta Resolução, será aplicada multa singular no valor resultante da dosimetria ordinária, prevista, no art. 34 desta Resolução, para uma única infração. | Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Justificativa: | |
| <p>A redação visa colocar a dosimetria da multa decorrente de infração continuada em linha com a jurisprudência. Tentar regulamentar de forma diferente daquilo que é o entendimento do Judiciário cria insegurança jurídica e fragiliza a regulamentação, levando a um maior número de decisões da ANAC contestadas e reformadas judicialmente.</p> <p>Cite-se:</p> <p>ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL. ANAC. PODER DE POLÍCIA. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA CONTINUADA. MULTA SINGULAR.</p> <p>1. O Superior Tribunal de Justiça firmou entendimento de que é possível reconhecer a continuidade delitiva administrativa quando a Administração Pública, exercendo seu poder de polícia, constata, em uma mesma oportunidade, a ocorrência de múltiplas infrações da mesma espécie. 2. Caso em que as 13 infrações cometidas pela apelante possuem idêntica natureza (preenchimento do Diário de Bordo sem que constasse o número de passageiros transportados durante voos panorâmicos realizados entre 24/01/2016 e 18/05/2016) e foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória, circunstâncias que caracterizam a continuidade infracional e ensejam, por conseguinte, a aplicação da multa singular. 3. Apelo provido em parte, para reconhecer a possibilidade de aplicação do instituto da infração administrativa continuada à hipótese dos autos e determinar à ANAC que, nesses termos, recalcule a penalidade imposta à apelante.</p> <p>(TRF-4 - AC: 50023076220214047110 RS, Relator: LUÍS ALBERTO D'AZEVEDO AURVALLE, Data de Julgamento: 15/03/2023, QUARTA TURMA)</p> <p>ADMINISTRATIVO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA. PRETENSÃO DE REEXAME FÁTICO PROBATÓRIO. INFRAÇÃO CONTINUADA. MESMA OPORTUNIDADE FISCALIZATÓRIA. OCORRÊNCIA DE DIVERSAS INFRAÇÕES DA MESMA NATUREZA. APLICAÇÃO DE MULTA SINGULAR. CONSONÂNCIA DO ACÓRDÃO RECORRIDO COM A JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE. I – (...). II - A alteração das conclusões adotadas no Tribunal a quo, de que em uma única autuação/fiscalização a ANP constatou uma sequência de infrações da mesma natureza, o que caracteriza a infração continuada (fl. 970), demandaria, necessariamente, o revolvimento do acervo fático-probatório dos autos, procedimento esse vedado em sede de recurso especial, conforme óbice previsto no enunciado n. 7 da Súmula do STJ. III - Ainda que assim não fosse, no que concerne à alegada violação do art. 71 do Código Penal e do art. 3º, IX, da Lei n. 9.847/99, sem razão o recorrente, posto que o arresto vergastado está em consonância com a jurisprudência desta Corte, no sentido de que há infração continuada quando a administração pública, em uma mesma oportunidade fiscalizatória, constata a ocorrência de diversas infrações da mesma natureza, o que enseja a aplicação de multa singular. Nesse sentido: AREsp 1129674/RJ, Rel. Min. SÉRGIO KUKINA, Julgamento em 11/09/2017, Dje 14/09/2017; REsp 1041310/SP, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 27/5/2008, Dje 18/6/2008. IV - Agravo interno improvido.</p> <p>(STJ - AgInt no REsp: 1666784 RJ 2017/0083768-0, Relator: Ministro FRANCISCO FALCÃO, Data de Julgamento: 15/03/2018, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: Dje 21/03/2018)</p> | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

A edição de regra própria de cálculo de penalidades em cenários de infração de natureza continuada foi introduzida pela Anac em 2020 (por força da Resolução nº 566) com o objetivo de trazer um modelo de dosimetria que ao mesmo tempo garanta a repressão e o efeito pedagógico suficientes para coibir violações às regras de segurança e qualidade da aviação editadas em favor de usuários e do sistema da aviação civil como um todo, bem como permita a adoção de patamares de multa razoáveis, bem ancorados na reprovabilidade da conduta e nos danos e riscos dela derivados, ao mesmo tempo que compatíveis com a capacidade de cumprimento por parte dos agentes autuados.

Cabe reforçar, nesse sentido, que se trata de uma única penalidade, com um critério de dosimetria próprio. Não se trata de várias multas, como impropriamente se argumenta, o que recomenda a revisão de entendimentos pontuais como o referenciado. Veja-se, a esse respeito, que há precedentes mais recentes no âmbito do próprio TRF da 4ª Região, como a proferida nos autos do Processo nº 5072817-13.2019.4.04.7000/PR reforçando a aplicabilidade do critério hoje vigente no âmbito da Resolução nº 472/2018, que é simplificado no âmbito da presente proposta.

Nesse cenário, a adoção de entendimento subsidiário ou regra geral advinda do âmbito penal não se mostra adequada à realidade do setor. Se a Agência adotar um único valor de penalidade tanto para agentes que cometem um único desvio quanto aqueles que mantêm a prática infracional em centenas de ocasiões, naturalmente estará agindo em violação ao mandamento da isonomia. É imperativo para a Administração que proceda à avaliação dos níveis de violação e o histórico de condutas dos agentes para que proceda à fixação de desincentivos adequados a cada cenário. A adoção de uma estratégia regulatória responsável, calcada na melhor calibragem possível de instrumentos e incentivos para que seja alcançada a melhor efetividade das regras de segurança e qualidade vitais para a aviação civil, depende diretamente do escalonamento de prêmios e de penalidades, o que é frontalmente negado pela ideia de aplicação de um único valor de multa (ou uma variação muito pequena de multa) para infrações administrativas com efeitos e durações tão distintos. Tal cenário necessariamente exigiria que a Anac elevasse o valor-base das multas pensando em cenários em que a infração ocorre por dezenas de vezes ou por um período longo. Isso implicaria tornar a multa totalmente descompassada com uma infração isolada, ocorrida uma ou pouquíssimas vezes. Da mesma forma, para cenários em que o volume de infrações é extremo, o agente regulado com o intuito de simplesmente reduzir seu custo de atuação, poderia deliberadamente optar por manter a infração já que não importa mais quantas vezes ela se dá, a penalidade será sempre a mesma, ou rapidamente já terá atingido seu teto.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(O) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 38 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do art. 38 da minuta, para manter a redação da Resolução 472/2018: Art. 38. Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva. | |
| Justificativa: O marco temporal deve ser o cometimento da infração e seu computo para caracterização de reincidência somente poderá ocorrer após trânsito em julgado administrativo. A data de cometimento da conduta é mais relevante do que a do trânsito em julgado, uma vez que é a que melhor denota o caráter recalcitrante do agente. Quanto à dilação de 2 para 3 anos proposta pela ANAC, não é razoável a justificativa de que leva em conta o tempo médio de duração do processo sancionador. Não pode, a eventual ineficiência que afeta a razoável duração do processo, servir de base para alteração de uma norma em prejuízo dos administrados. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A manutenção da exigência do "trânsito em julgado" de decisão sancionatória anterior na definição de reincidência é fundamental para assegurar a coerência e a justiça no regime sancionatório da Agência. O "trânsito em julgado" indica o momento em que uma decisão administrativa se torna final e irrecorrível, garantindo que todas as oportunidades de revisão e recursos tenham sido esgotadas. Trata-se de delimitação considerada oportuna para evitar interpretações inconsistentes sobre a existência de reincidência, proporcionando segurança jurídica tanto para os regulados quanto para a própria agência reguladora. Para fins de simplificação textual, a expressão "trânsito em julgado administrativo" foi retirada da proposta, de modo que a Resolução nº 761/2024 passa a adotar a expressão "decisão administrativa definitiva". É importante destacar que o artigo deve ser interpretado à luz do contexto da nova norma, onde elementos de responsabilidade podem ser avaliados durante o processo sancionador. Isso significa que, ao aplicar a norma, a Anac pode considerar a postura colaborativa do regulado, a transparência em suas ações e outras medidas proativas adotadas para corrigir práticas infracionais. Essa abordagem integrada permite uma análise mais completa das circunstâncias específicas de cada caso, promovendo um sistema sancionatório mais justo e eficaz que não apenas pune as infrações, mas também reconhece e incentiva esforços de melhoria contínua no cumprimento das normas aeronáuticas. Quanto ao prazo para reincidência, a contribuição foi acatada. A redução do prazo para 2 anos pode refletir uma adaptação às práticas regulatórias contemporâneas e às necessidades de um ambiente aeronáutico dinâmico. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 34, "Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26129(P) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - Jurcaib Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 42 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do Art. 42: Art. 42. No caso de sanções pecuniárias, o infrator que renunciar ao direito de recorrer da decisão de primeira instância fará jus a um fator de redução de 25% (vinte e cinco por cento) no valor da multa aplicada. § 1º A notificação da decisão de primeira instância informará o prazo de 20 (vinte) dias para pagamento da multa com o fator de redução de que trata o caput. § 2º O prazo que trata o § 1º inicia sua contagem a partir do primeiro dia útil posterior à disponibilização da guia de pagamento. § 3º O pagamento do valor com desconto no prazo fixado implica renúncia ao direito de recorrer contra a decisão de primeira instância, inclusive acerca de sanções não pecuniárias. § 4º Não verificado o pagamento integral até o prazo fixado, o débito será automaticamente convertido ao seu valor original, estando sujeito, conforme o caso, à cobrança do valor total ou residual, podendo ser inscrito no Cadin e encaminhado à Procuradoria Federal para fins de inclusão na Dívida Ativa da União | |
| Justificativa: O prazo não pode contar a partir da notificação da decisão, mas sim a partir do momento quando a ANAC disponibiliza ao autuado os meios necessários para realização do pagamento. Caso a guia não venha junto com a decisão, a impossibilidade de cumprir com o prazo do parágrafo 1º não pode ser aplicada em desfavor do regulado. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Lavrada a decisão que aplica sanção de multa ou obrigação de fazer ou não fazer, o Ofício de notificação expedido pela Anac já apresenta informações sobre a forma de pagamento da multa aplicada, permitindo que o próprio agente acesse o sítio eletrônico da Agência e efetue o pagamento em guia própria. Destaca-se que a partir da implementação da sistemática de concessão de desconto, o Ofício mencionado passará a descrever em detalhes a contagem do prazo e os valores em referência (com desconto para os casos de renúncia) ou com desconto considerando a opção pela interposição de recurso ou ausência de pagamento no prazo. Nesse sentido, não se vislumbra adequada a diferenciação de contagem de prazos, considerando que a partir da ciência pelo regulado acerca da decisão, já é possível a tomada de decisão quanto à opção pelo pagamento imediato, bem como a emissão da guia e o pagamento com desconto. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26842 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Gustavo Saldanha Categoria: Aeronauta ou aeroviário | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Injusta proibição recente do belo vôo livre (parapente e asa delta) nas proximidades do Cristo Redentor. | |
| Justificativa: Pela facilidade e prioridade dos voos de helicópteros para passeio turístico que gera um forte/incomodo barulho no local, mas com uma boa arrecadação própria. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A contribuição não apresenta uma proposta direta de modificação da norma apresentada. Adicionalmente, cabe ressaltar que o ordenamento do espaço aéreo cabe ao DECEA. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26846 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Gustavo Saldanha Categoria: Aeronauta ou aeroviário | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Injusta proibição recente do belo vôo livre (parapente e asa delta) nas proximidades do Cristo Redentor. | |
| Justificativa: Pela facilidade e prioridade dos voos de helicópteros para passeio turístico que gera um forte/incomodo barulho no local, mas com uma boa arrecadação própria. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A contribuição não apresenta uma proposta direta de modificação da norma apresentada. Adicionalmente, cabe ressaltar que o ordenamento do espaço aéreo cabe ao DECEA. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26863 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: A autoridade competente poderá, antes da decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução ou de outras medidas processuais cabíveis, bem como juntar aos autos documentos que entender pertinentes ao julgamento do mérito. | |
| Justificativa: Muitas vezes a própria autoridade decisora pode juntar aos autos documentos necessários à comprovação da infração por meio de consultas aos sistemas da ANAC, dentre outros, sem necessidade de efetivar diligência à área técnica, apenas acrescentando aos autos o documento e abrindo prazo para manifestação do interessado (quando necessário). Isso já é feito atualmente. Com a alteração proposta, há mais segurança jurídica para esse tipo de procedimento. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Entende-se a que a inserção de documentos diretamente pela unidade decisora configura espécie de diligência já abarcada pela redação do dispositivo, tornando desnecessária a inclusão da expressão sugerida. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26864 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 1º Se, em decorrência do disposto no caput, forem acrescentados novos elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar a decisão administrativa, o autuado será intimado para, no prazo de 20 (vinte) dias, se manifestar sobre a documentação juntada. | |
| Justificativa: Adequar o § 1º à nova redação do caput do art. 25, que passa a tratar não apenas de diligência, mas também de juntada aos autos de documentos pelo próprio decisor. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A contribuição traz complemento à de número 26.863. Em razão do não acatamento da sugestão anterior (alteração do caput do art. 25), por consequência também não se incorpora a sugestão de adequação do parágrafo. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26865 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 27 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 3º Promovido o arquivamento do PAS nos termos da alínea b do inciso I do art. 27, a decisão em primeira instância poderá ser declarada nula pela autoridade decisória, com o consequente desarquivamento do PAS, diante do surgimento de novos elementos que possam comprovar o ato infracional, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999. | |
| Justificativa: Existem casos nos quais é necessário diligenciar outros órgãos públicos (polícia, MP, etc), os quais muitas vezes não apresentam resposta dentro dos prazos normalmente praticados na ANAC. Às vezes passado muito tempo (um ano por exemplo), o órgão responde à demanda da ANAC, no entanto, o PAS já foi arquivado por ausência de elementos probatórios por retornar do Setor de Fiscalização informando que não foi possível obter os elementos junto ao órgão competente. Havendo previsão normativa, seria possível dar tratamento a esses casos, a exemplo do que é feito no inquérito policial. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O tema, de fato, comporta divergência na doutrina e não é pacificado no âmbito dos tribunais. Nesse sentido, avaliamos que não é oportuno fixar entendimento na norma sujeito à posterior alteração, por segurança jurídica. Demais disso, é possível que a jurisprudência ou a lei sejam alteradas para comportar entendimento proposto no âmbito da contribuição. Caso isso ocorra, será possível a aplicação do desarquivamento proposto, ainda que não haja disposição expressa na Resolução da Anac. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26866 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 27 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 4º No caso de desarquivamento do PAS de que trata o § 3º, o interessado deverá ser intimado para que formule alegações no prazo de 20 (vinte) dias antes de proferida nova decisão. | |
| Justificativa: Garantia dos direitos de ampla defesa e contraditório, em virtude da inclusão do § 3º anteriormente proposto. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Contribuição prejudicada, tendo em vista que não foi acatada a sugestão de inclusão de hipótese de desarquivamento. Entretanto, caso seja aplicada a hipótese deve ser a utilizado por analogia o prazo de abertura de prazo para diligência (15 dias úteis). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 26867 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 48 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 6º Nos casos em que o Auto de Infração for declarado nulo pela segunda instância, os autos do PAS serão tramitados ao respectivo setor emitente, para este avalie a necessidade de lavratura de novo auto de infração, sem os vícios identificados, para apuração da ocorrência, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999. | |
| Justificativa: Quando o próprio Auto de Infração é declarado nulo e não apenas a Decisão de Primeira Instância, é mais eficiente que os autos do PAS sejam encaminhados diretamente ao Setor emitente ao invés de se encaminhar para a área decisora de primeira instância para que esta faça o encaminhamento subsequente. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O art. 50, em seu inciso IV, inclui outras determinações previstas no art. 26, portanto já prevê a possibilidade de que a decisão da instância recursal resolva pela "declaração de nulidade de auto de infração, em caso de constatação de vício insanável", o que poderá ensejar a lavratura de novo auto (art. 26, § 1º). Nesse cenário, julga-se desnecessária a inclusão de nova disposição, uma vez que o regulamento não veda a remessa dos autos diretamente à autoridade competente para lavratura de novo auto. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26868 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 16 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 7º O disposto neste capítulo aplica-se, no que couber, às intimações dos interessados em processos administrativos de fiscalização. | |
| Justificativa: Por estar inserido dentro do capítulo referente ao processo administrativo sancionador, muitas vezes há dúvidas quanto as regras atinentes à intimação de regulados nos processos de apuração. O dispositivo sugerido traria mais clareza para os próprios fiscais da ANAC no tocante aos procedimentos de intimação de regulados. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Aos atos de fiscalização são aplicadas as regras gerais previstas na Resolução nº 520 da Anac, que admitem comunicação mais célere, adequadas às necessidades de fiscalização da Anac. Entretanto, é possível que a unidade de fiscalização aplique por analogia o disposto no art. 19 da Resolução nº 761/2024, diante do caso concreto. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26869 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Transportar, ciente do conteúdo real, substância ilegal. Valor de Referência: R\$ 4.500,00 (valor máximo da Tabela 1 - Infrações Gerais) | |
| Justificativa: Após discussões entre a Superintendência de Inteligência e Ação Fiscal (SFI) e a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), ficou acordado a manutenção do dispositivo sugerido para fins de apuração de utilização de aeronaves para transporte de entorpecentes, uma vez que se observou que algumas situações não poderiam ser abarcadas em outros dispositivos. É essencial a inclusão do referido dispositivo, cuja matéria será tratada pela SFI, conforme estabelecido na Nota Técnica nº 1/2024/GTAG/SFI (SEI nº 9701003 – processo nº 00058.013639/2024-75). | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Incluído na Tabela 1 do Anexo II da resolução de tipificações a conduta infracional sugerida com o texto "Transportar, ciente do conteúdo real, substância ilegal". Destaca-se que, atualmente, na Resolução nº 472/2018 já existe a conduta "Transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições", sendo que a aplicação de sanção decorrente do transporte de artigos perigosos se dará conforme previsão do RBAC 175. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 1. "8. Transportar, ciente do conteúdo real, substância ilegal." (NR) Itens seguintes renumerados. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26870 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Permitir a exploração ou utilização de aeronave por terceiros sem possuir atos ou contratos sobre os direitos de uso da aeronave - Valor de Referência: R\$ 2.250,00 (valor médio da Tabela 1 - Infrações Gerais) | |
| Justificativa: As condutas previstas na Tabela 8 do Anexo II preveem infrações relativas à não averbação no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) de atos exigidos sobre o direito de uso de aeronaves dentro dos prazos regulamentares, ou seja, englobam aqueles casos em que existe um contrato, mas este não foi trazido ao conhecimento da ANAC. Entretanto, nas apurações de TACA realizadas pela SFI, muitas vezes nos deparamos com casos em que todos os elementos probatórios indicam que, na realidade, não se trata de transporte irregular de passageiros, mas sim de, por exemplo, um arrendamento de aeronave sem que exista um instrumento formalizando o acordo. Nesses casos, seria excesso punitivo enquadrar a infração como TACA, sendo que atualmente não se vislumbra tipificação para essas condutas. Por isso a necessidade de inclusão do referido dispositivo. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Considerando a obrigação prevista no art. 87 da Resolução nº 293/2013, julga-se necessária a inclusão pleiteada. Em atenção às tipificações já presentes na Tabela 8 do Anexo II, a redação das tipificações foi revisitada, com estruturação de uma diferenciação mais clara entre os casos em que os atos são levados a registro, mas de forma intempestiva, e os casos em que a Anac identifica diretamente arranjo operacional ou outra condição de operação que exija registro junto ao RAB mas este não tenha sido realizado. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 8. "1. Requerer fora do prazo regulamentar, com atraso inferior a um ano, a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro; 2. Requerer fora do prazo regulamentar, com atraso de um ano ou mais, a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro; 3. Deixar de requerer a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro; 4. Efetuar o proprietário comunicação de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro fora do prazo regulamentar, com atraso inferior a um ano; 5. Efetuar o proprietário comunicação de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro fora do prazo regulamentar, com atraso de um ano ou mais; 6. Deixar o proprietário de comunicar atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 26871 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Carolina Moura Carneiro Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Necessário incluir o grupo A5 na penalização nos casos de SAECA (Tabela 10 dentro da Tabela 14). | |
| Justificativa: Assim como nos casos de TACA, muitos pilotos envolvidos em SAECA possuem licença PC ou PLA, sendo a grande maioria pilotos com licença PC. Deve ter ocorrido um equívoco ao não se considerar o grupo A5 na tabela, pois deixar-se-ia de multar os pilotos na maioria das infrações identificadas por ausência de previsão de penalização. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Em razão da omissão identificada, julga-se necessária a adequação prevista na contribuição. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 12. "Seção B) Serviço Aéreo Especializado Clandestino - Grupos A2, A3, A4 e A5 - 1" | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27033 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Givanilton Ramon Soares Categoria: Aeronauta ou aeroviário | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Ao meu ver é boa a tipificação das infrações. Descordo apenas dos valores aplicados, E de algumas Coisas colocadas na tabela Como infrações. | |
| Justificativa: Na maioria dos casos a Punição Financeira não reflete na Segurança E na melhoria das operações aéreas, portando acredito que o Valor das infrações deveriam ser menores sendo aplicado a multiplicação dos valores das multas em cassos de recorrências. Também creio que algumas infrações especificadas Nas tabelas, não deveriam ser classificadas Como infrações, Como por exemplo item H7 da Tabela 2. Deveria ser atuado como agir ou operar em desacordo com o manual da aeronave, tendo em vista que isso afeta a decisão dos pilotos em Comando e não deixa claro O que é um pouso curto ou pouso longo, E deixa margem pra multiplas interpretações. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O valor de referência de cada conduta foi estabelecido de acordo com a classificação do nível de severidade de cada conduta. Adicionalmente, foram estabelecidos fatores multiplicadores que aumentam ou reduzem os valores de referência para se estabelecer o valor base de multa de acordo com o tipo de atividade do regulado. Dessa maneira, garante-se o estabelecimento de valores de multa adequados à conduta perpetrada e à atividade desenvolvida pelo agente que praticou a infração. A respeito do item H7 da tabela 2, que se refere a "Efetuar pouso curto ou pouso longo", foi atendida a sugestão apresentada de que o item mencionado seja excluído e foi inserido o item "Operar em desacordo com manual da aeronave" com o valor de referência R\$ 2.250,00, porém a inclusão se deu na seção A "Aspectos Gerais" da Tabela 2, eis que nem todas as situações de operação de aeronave em desacordo com o manual será decorrente de operação descuidada ou imprudente. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 2. H7 excluído; Inserido "A9. Operar em desacordo com manual da aeronave. R\$ 2.250,00" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27517 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06, §2º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 2º Quando verificar eventual não conformidade, a ANAC abrirá prazo para o regulado se manifestar e apresentar esclarecimentos a respeito da suposta não conformidade. Após a manifestação do regulado, caso a ANAC mantenha sua posição de que se trata de uma não conformidade, poderá estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação. | |
| Justificativa: Apesar da ANAC entender que há uma não conformidade, pode ocorrer de não ser. Isso ocorre na resolução vigente com a SRCI. Esta Concessionária já verificou ocasiões em que entendia não haver uma não conformidade e, ainda assim, foi obrigada a apresentar um plano de ação por ter recebido uma SRCI. Citamos, a exemplo, a entrega da Fase I-C do Aeroporto Internacional de Fortaleza/Pinto Martins. Portanto, sugerimos que, antes de confirmar uma não conformidade, a ANAC dê uma oportunidade do regulado se manifestar antes de apresentar um plano de correção | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A proposta apresentada em Consulta Pública dispõe sobre o tratamento de uma não conformidade, e não dos procedimentos para a sua identificação. Os procedimentos de identificação de não conformidades devem ser estabelecidos por cada unidade e não são objeto desta proposta de resolução. Isso posto, as unidades da Agência estabelecem seus procedimentos de forma a maximizar a precisão nesse processo, já que a correta classificação de um achado como “não conformidade” é essencial não só para a adequada responsividade, mas, também, para permitir que se tenha eficiência na alocação de recursos da Agência em seu processo de vigilância continuada. Entendendo o regulado que o achado não se trata de não conformidade, pode trazer essa informação à área técnica, em sua resposta - dialética importante também, para a Agência, no aprimoramento de seus processos. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27518 – Nº 27816(G) – Nº 27925 – Nº 27957

| Identificação | |
|--|---|
| Autores da Contribuição: 27518 Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (Categoria Administradores aeroportuários) 27816(G) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27925 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27957 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 08, §2º Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Pedido de esclarecimento. | |
| Justificativa: | |
| Não restou clara a parte final do §2º. A impressão que se tem é que a ANAC poderá imputar responsabilidade a um preposto ou agente ao invés de imputar a responsabilidade ao operador pelo qual o agente ou o preposto age em nome. Solicitamos que seja esclarecido se um profissional poderá figurar como infrator em um PAS no lugar do operador. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: | |
| Esclarece-se que o § 2º do art. 8º chama a atenção a dois conjuntos distintos de regulados que coexistem e que eventualmente concorrem a uma mesma não conformidade: de um lado, operadores e organizações; e de outro, os profissionais (prepostos ou agentes) que agem sob o comando e em nome daqueles. A parte inicial do parágrafo informa que a análise da necessidade de instauração de um PAS será individualizada, analisando os critérios trazidos no § 1º do mesmo artigo sob a perspectiva da atuação cada um desses conjuntos de regulados. O dispositivo dá, assim, a abertura para dirigir a medida (i) exclusivamente ao operador/organização; (ii) exclusivamente ao profissional; ou, ainda, (iii) a ambos. A parte final do art. 8º, §2º, por sua vez, foi idealizada com o objetivo de se chamar a atenção ao fato de que, mesmo estando aberta a possibilidade de se punir o profissional, como o autor imediato da conduta, nessa análise deve-se ter sempre em mente que esse profissional por vezes se insere em uma relação de subordinação àquele em nome de quem age. Assim, é possível que a medida de maior proporcionalidade, no caso, seja o endereçamento das providências exclusivamente ao operador/organização, ficando o profissional que executou sua ordem fora do alcance da medida punitiva. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27519 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 19 (I) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: I - por meio de sistema eletrônico, desde que as intimações sejam entregues ao usuário do representante legal atualizado do autuado: | |
| Justificativa: Já presenciamos casos em que a ANAC encaminhou intimação eletrônica ao usuário que não pertencia mais ao quadro de seus colaboradores e a intimação foi considerada válida por decurso do prazo (15 dias). Assim, sugerimos que seja incluído o texto acima para evitar casos como este. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A Resolução nº 520 da Anac regulamenta o processo eletrônico e dispõe, no art. 16, V, que é responsabilidade exclusiva do usuário externo manter seus dados atualizados no Protocolo Eletrônico. Dessa forma, é esperado das pessoas jurídicas que zelam pelas procurações eletrônicas emitidas e mantenham atualizada a lista de pessoas habilitadas para se comunicar com a Anac em seu nome. Ressalta-se que, ao cadastrar o representante legal e procuradores no protocolo eletrônico do SEI, as intimações eletrônicas endereçadas às pessoas jurídicas são encaminhadas simultaneamente ao representante legal e a todos os procuradores cadastrados. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27520 – Nº 27915 – Nº 27947 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27520 Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (Categoria Administradores aeroportuários) 27915 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27947 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 40 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 40. A ANAC, mediante critério de consensualismo, poderá, em situações nas quais a aplicação de medidas sancionatórias possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar uma medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança na aviação civil, propor, como medida excepcional e alternativa às sanções, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual. | |
| Justificativa: Propomos um ajuste de redação para constar que a ANAC utilize o mecanismo da transação mediante um espírito de consensualismo, não mediante critérios próprios | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A proposta já considera o espírito de consensualismo como premissa para conclusão das medidas. Na verdade, o termo "critérios próprios" do dispositivo trata de critérios internos da Agência para escolhas das situações que se encaixam como cenários adequados de celebração de acordos. Os critérios são detalhados conforme §2º do art. 40: "§ 2º Para eventual proposição de instrumento de que trata este Capítulo, a Anac considerará elementos responsivos relacionados à conduta do regulado diante da fiscalização, como a postura colaborativa e transparente, o reconhecimento de práticas infracionais, a adoção proativa de medidas corretivas ou de redução de impactos, bem como a mitigação de riscos." | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27521 – Nº 27816(AC) – Nº 27918 – Nº 27950

| Identificação | |
|--|---|
| Autores da Contribuição: 27521 Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (Categoria Administradores aeroportuários) 27816(AC) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27918 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27950 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 50 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 50. Caberá recurso à Diretoria Colegiada, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 20 (vinte) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa. | |
| Justificativa: | |
| Sugerimos um ajuste na redação do artigo para excluir a exigibilidade de valor de multa como condição da interposição do recurso. A imposição de valor mínimo de multa para recorrer fere o duplo grau de jurisdição e está em desacordo com o artigo 2º da proposta de Resolução, que prevê a aplicação dos princípios da ampla defesa e do contraditório. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |
| Com base nos ditames constitucionais e nas referências gerais do processo sancionador presentes na Lei nº 9.784/99, é resguardado a todos os autuados a apresentação de defesa e a interposição de recurso administrativo, que tramitará no máximo por três instâncias. Como é sabido, haverá terceira instância apenas quando a regulamentação assim definir. Da vigente Resolução nº 472/2018 já é possível extrair que, nos casos em que o valor da sanção pecuniária aplicada não ultrapassar o valor de referência estabelecido, será cabível recurso à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), conforme estrutura administrativa da Agência. É cedição na jurisprudência dos tribunais superiores e prática comum em órgãos e juntas de julgamento a aplicação de limites de alcada com o objetivo de garantir celeridade ao processo e tornar mais eficiente a atuação administrativa ou jurisdicional, não havendo que se falar em violação aos princípios da ampla defesa e do contraditório. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27522 – Nº 27816(AE) – Nº 27919 – Nº 27951

| Identificação | |
|--|--|
| Autores da Contribuição: 27522 Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (Categoria Administradores aeroportuários) 27816(AE) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27919 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27951 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 58 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Pedido de esclarecimento. | |
| Justificativa: | |
| Não restou claro em que hipótese haverá o redirecionamento aos sócios. As Concessionárias são sociedades de propósito específico (SPE) e não está claro quem serão considerados sócios: os administradores podem ser considerados sócios ou somente os acionistas podem ser considerados sócios? Solicitamos o esclarecimento. | |
| Resultado da análise: | |
| Fundamento: As sociedades de propósito específico podem ser constituídas sob a forma de sociedade anônima (SA) ou sociedade limitada (LTDA). No caso de sociedades anônimas, deve-se atentar ao disposto na Lei nº 6.404/76, sendo possível o redirecionamento aos administradores da sociedade anônima, conforme prevê o art. 158, I e II, §2º. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27523 – Nº 27816(AH) | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27523 Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (Categoria Administradores aeroportuários) 27816(AH) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 69 (I) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Pedido de esclarecimento. | |
| Justificativa: Não está claro o conceito de “estabelecimentos”. O que a ANAC está considerando como “estabelecimento”? Solicitamos a definição do conceito. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: A mesma terminologia é utilizada na Lei nº 10.871/2004, que disciplina as carreiras das Agências Reguladoras: "Art. 3º (...) Parágrafo único. (...) promover a interdição de estabelecimentos, instalações ou equipamentos". Estabelecimento representa todo o complexo de bens utilizados nas atividades reguladas. Considerando a dúvida e tendo em conta a oportunidade de alinhar a redação com a lei citada, adota-se a redação "estabelecimentos e instalações ou áreas". Com o intuito de promover alinhamento redacional, a redação do dispositivo foi atualizada ao longo da revisão final para: Art. 69. "I - estabelecimentos, instalações ou áreas;" (NR). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27536 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 04 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Considerando a exclusão da norma das referências aos Compêndios de Elementos de Fiscalização, anteriormente previstas no Art. 4º da Resolução 472/2018 (“Art. 4º da Resolução 472/2018 - As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.”), esclarecer como a ANAC balizará a aplicação de cada medida de correção e promoção de conformidades, providências administrativas sancionatórias e acautelatórias, de forma homogênea entre os regulados, garantindo ciência de que remédio jurídico deverá ser utilizado em caso de constatação de ato infracional? | |
| Justificativa: Considerando a exclusão da norma das referências aos Compêndios de Elementos de Fiscalização, anteriormente previstas no Art. 4º da Resolução 472/2018 (“Art. 4º da Resolução 472/2018 - As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.”), esclarecer como a ANAC balizará a aplicação de cada medida de correção e promoção de conformidades, providências administrativas sancionatórias e acautelatórias, de forma homogênea entre os regulados, garantindo ciência de que remédio jurídico deverá ser utilizado em caso de constatação de ato infracional? | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: É preciso, primeiramente, dissociar (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, analisando as causas de sua ocorrência e se preocupando em circunscrever e tratar das eventuais repercussões no sistema, eliminando perigos a ele associados – e (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, que devem ser as suficientes – e necessárias – para garantir a validade da norma, o seu poder normativo, da sua autoridade como Agência Reguladora. O tratamento do fato segue com as áreas técnicas – não há novidade nessa abordagem: continuam a ser estabelecidos os planos de ações corretivas e, para as condições inaceitáveis de risco iminente, pode a fiscalização se valer das providências acautelatórias. Essas ações não têm natureza sancionatória e, aliadas à atuação educativa dos agentes da Anac, ajudam, também, a promover a conformidade futura do regulado. Quanto às providências voltadas ao regulado, uma eventual aplicação de sanção fica vinculada aos casos em que se entenda que o elemento pedagógico, preventivo e repressivo da providência sancionatória seja necessário e adequado à condição do regulado. Entendendo a Anac que existe a necessidade de instauração de um processo administrativo sancionatório, serão seguidas as formalidades necessárias para garantir, ao regulado, o exercício de seus direitos. A necessidade de instauração de um PAS é uma decisão institucional, devidamente fundamentada tecnicamente, devendo o decisor (i) se basear nos elementos de convicção da Agência, e (ii) garantir a coerência com as demais decisões. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

A operacionalização da decisão fica a cargo da respectiva Superintendência, que, para garantir sua coerência, deve caminhar para o estabelecimento um modelo previsível, e divulgá-lo à medida em que ele vá ganhando consistência, para que se possa orientar suficientemente o regulado daquilo que dele se espera, para que ele possa se conformar ao modelo de virtude.

Tendo em conta que, especialmente quanto a novos parâmetros, a constituição de um histórico consistente é atividade que pode levar ainda certo tempo, é possível que o modelo de decisão não alcance sua plenitude de imediato. Ainda assim, será possível usar elementos já conhecidos como parâmetros dessa decisão. A apreciação desses elementos deve ser levada ao conhecimento do regulado, preferencialmente num primeiro momento no âmbito do próprio processo, submetido ao devido contraditório e, posteriormente, de forma mais estruturada, em banco de dados. Não se vislumbra, a princípio, a construção ou montagens de rankings ou pontuações (score), no entanto, intenciona-se que o regulado detentor de histórico consiga ter transparências aos fatos apurados em momento de fiscalização.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27537 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 05, § Único Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 5º O regulado deve garantir, ao agente da ANAC em atividade de fiscalização, o necessário acesso às suas instalações, equipamentos, bens e documentos. Parágrafo único. O agente da ANAC pode deter equipamentos, bens e documentos, pelo prazo de 15 dias úteis. Tal prazo poderá ser prorrogado por mais 15 dias úteis caso seja necessário tempo adicional para a conclusão da atividade. | |
| Justificativa: A detenção de equipamentos, bens e documentos deve ter prazo estabelecido na norma, para garantir a observância dos princípios da razoabilidade, legalidade e devido processo legal. O regulado também deve ter ciência de tal prazo no momento do ato de detenção. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Tendo em conta que a atuação dos servidores da Agência está adstrita à observância dos princípios que regem toda a Administração Pública, incluindo-se nessa relação os princípios da motivação, razoabilidade, proporcionalidade, e eficiência, como bem ressalta o art. 2º da proposta, qualquer embaraço na atividade do particular só é válida se a medida se reveste da necessidade. A detenção, assim, não tem prazo certo – porque deve ser adequada a cada caso –, mas não pode se alongar além do necessário. É chamada a atenção a esse limite na redação do dispositivo, quando se alude ao “tempo necessário à conclusão da atividade de fiscalização”. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27538 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 6º Diante da identificação de não conformidade no desempenho de atividade regulada, a ANAC deverá definir junto ao agente responsável e competente a adoção das medidas para a sua correção e promoção da conformidade, antes da instauração do processo administrativa sancionatório. § 1º As não conformidades e outras circunstâncias relevantes serão registradas nos sistemas de controle da ANAC e deverão ser consideradas, entre outros fins, para a composição do histórico de conformidade e a análise do perfil de comportamento dos agentes envolvidos. § 2º A autoridade competente deverá notificar o regulado via sistema eletrônico, estabelecendo prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação, ressalvando que reiterar que a medida não tem caráter sancionatório. | |
| Justificativa: Importante ressaltar que uma das perspectivas da regulação responsável é permitir que o regulado adote medidas de correção de não conformidades antes da instauração de processo administrativo sancionatório pela ANAC. Deve ser reforçado ao regulado que a fase de fiscalização possui caráter informativo e pedagógico, com estímulo voluntário ao cumprimento da norma. O princípio da razoabilidade deve ser aplicado, portanto. Sendo assim, as medidas de correção e promoção de conformidades devem ser comunicadas ao regulado via sistema eletrônico (SEI), observando o princípio da publicidade e devido processo legal. Vale apontar que o agente responsável pela fiscalização de ser qualificado, competente e consciente da necessidade de discernir as nuances das operações que fiscaliza, restando preparado para diferenciar atos de má fé de erros não intencionais do regulado. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: É preciso, primeiramente, dissociar (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, e onde se inserem eventuais planos de ações corretivas – de (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, cuja avaliação leva em conta, dentre outros aspectos, o histórico de conformidade do regulado. Assim, o retorno à conformidade é uma obrigação daquele que deseja permanecer atuando no sistema de aviação civil. As medidas adequadas, condições, e prazo para essa correção são estabelecidos caso a caso, e dependem da complexidade e criticidade de cada um deles. O plano de ações corretivas é, em geral, atividade participativa, na medida em que aquele é proposto pelo regulado e avaliado pela Agência. O caráter não sancionatório dessa interação está explicitada no art. 7º da proposta, o qual, igualmente, alerta que não se afasta eventual providência administrativa prevista, no caso concreto. A eventual correção, pelo regulado, de uma determinada não conformidade identificada pela fiscalização da Agência, todavia, não é, por si só, elemento a comprovar a desnecessidade de se endereçar, àquele, uma medida sancionatória – ainda que seja elemento que possa ser considerado na decisão de se instaurar um processo administrativo sancionador. A decisão, conforme se explicita no art. 8º da proposta, é resultado de uma avaliação mais complessiva, que inclui inferências a respeito da criticidade da não conformidade identificada, das circunstâncias que envolvem o fato, da conduta e do histórico de conformidade e de cooperação do regulado, entre outros critérios. Ressalta-se que a atuação uniforme do pessoal técnico da Agência é promovida, dentre outras, por ações de capacitação. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27539 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 19, §6º Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do Parágrafo 6º. do Art. 19º da minuta de resolução sobre a providência e sobre o rito do PAS. | |
| Justificativa: A formalização da intimação é processo legal e deve estar prevista na regulamentação, não cabendo à Agência inovar neste sentido, sob pena de infringir os princípios de ampla defesa e devido processo legal. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A previsão amplia as possibilidades de intimação real, de forma a se evitar a utilização de editais. Contudo, é a intimação eletrônica a forma preferencial, conforme consta na Resolução nº 520, a qual, inclusive traz previsão similar no art. 24, § 6º "A Agência poderá, mediante decisão fundamentada no risco de prejuízo a qualquer das partes ou à celeridade dos atos administrativos, providenciar a intimação por outro meio que atinja a sua finalidade." Nota-se, portanto, que não há novidade no dispositivo e que se trata de previsão que favorece a comunicação efetiva com o regulado. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27540 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 22 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 22. Caberá ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado, devendo oferecê-la concomitantemente à apresentação de defesa Art. 22 A. O autuado poderá apresentar, antes da decisão administrativa de primeira instância, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade cominada à infração para imediato pagamento. § 1º O requerimento para o arbitramento sumário da multa implicará o reconhecimento da prática da infração e a renúncia do direito de litigar administrativamente em relação à infração. § 2º Nos casos de convalidação com reabertura de prazo para manifestação nos termos do art. [*] desta Resolução, o requerimento para o arbitramento sumário não será aproveitado, podendo o autuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias. § 3º O autuado deverá optar por apresentar a defesa ou o requerimento de arbitramento sumário de multa para cada uma das infrações apuradas no PAS, caso não discrimine o objeto de seu pedido, presumir-se-á abrangente a todas as infrações discutidas no processo. § 4º Na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao PAS, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do autuado. § 5º Deferido o requerimento de arbitramento, será efetuado lançamento próprio correspondente e o autuado será intimado para proceder ao pagamento da multa até o vencimento indicado na Guia de Recolhimento da União - GRU, que poderá ser emitida na página da ANAC na rede mundial de computadores. § 6º Efetuado o pagamento integral no prazo concedido, o PAS será arquivado. § 7º Não sendo integralmente adimplida a multa no prazo previsto no § 5º deste artigo, os seguintes efeitos serão produzidos: I - o autuado deixará de fazer jus ao benefício de arbitramento sumário; e II - o PAS será encaminhado à autoridade competente para julgamento em primeira instância sobre a aplicação das sanções cabíveis. | |
| Justificativa: Manter a possibilidade de o regulado solicitar o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor da penalidade cominada à infração para imediato pagamento, anteriormente prevista no Art. 28 da Resolução 472/2018, estimula o reconhecimento da conduta infracional, tornando célere o processo de pagamento e a finalização do processo administrativo pertinente. O fato de haver regulados que solicitam o arbitramento sumário e, após, não realizam o pagamento, não deve prejudicar aqueles que pretendem finalizar o processo de forma célere e eficiente. O argumento de que poderá ser utilizada a possibilidade de renúncia de recurso com desconto no valor da condenação, não reduzirá os gastos do regulado com a contratação de advogado para elaboração de defesa e não considera o tempo e movimentação processual e de pessoal necessária até o julgamento do auto de infração. Importante ressaltar que o instrumento de arbitramento sumário também é aplicado nos processos administrativos movidos pela Junta de Julgamento da Aeronáutico (JJAER) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), nos termos do Artigo 41 da PORTARIA DECEA N° 258/JJAER, 10 DE DEZEMBRO DE 2018 que aprova a reedição da regulamentação da competência, da organização e do funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica, assim como dos procedimentos dos respectivos processos. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Fundamento:

A retirada do arbitramento sumário (redução de 50% para pagamento imediato de multa) se baseia, essencialmente, na alteração do modelo de lavratura de autos de infração e de aplicação de providência sancionatória, em especial de multa.

A proposta de norma visa estimular o retorno à conformidade regulatória pelo agente, e estabelecer instrumentos para que a Anac, nos processos instaurados, possa adotar ações não pecuniárias para incentivar a manutenção de um ambiente seguro e sustentável. É dizer que a aplicação de providências administrativas buscará ampliar a proporcionalidade relativa aos casos concretos enfrentados, e providências mais gravosas serão priorizadas para as condutas com consequências mais severas e/ou cometidas por agentes com históricos de desempenho e comportamento tidos por sensíveis.

De tal modo, quando da ocorrência de não conformidades, a Agência atuará junto ao agente responsável para a adoção de medidas para correção e promoção da conformidade, e a aplicação de multa ocorrerá apenas nos casos em que a não conformidade assim a justifique.

Considerando tais pontos, espera-se que, quando justificada a aplicação de multa, tal procedimento exija uma postura mais incisiva por parte da Agência e voltada à efetiva aplicação da medida dissuasória, respeitado, sempre, os princípios de contraditório e ampla defesa.

Acrescenta-se que o arbitramento sumário possui custo semelhante ao julgamento no rito ordinário, quando comparado a processos em que não há interposição de recurso. Em ambos há a necessidade de decisão de primeira instância. Ademais, muitas das multas arbitradas dessa forma não são pagas e o processo necessita retornar para novo julgamento em primeira instância, o que gera retrabalho à administração pública. Portanto, do ponto de vista da análise econômica do direito administrativo a medida não é eficiente.

Sob a perspectiva do regulado, chega-se à mesma conclusão, haja vista que a dosimetria da nova resolução permite a aplicação de multa com até 80% de redução (art. 35, § 2º). Nesse sentido, são previstas as atenuantes do reconhecimento da prática da infração; da adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração; da adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; e da inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicada sanção.

Soma-se a isso a nova previsão de desconto de 25% para a renúncia ao recurso. Ou seja, é possível, a depender do caso concreto, que o regulado pague uma multa equivalente a 15% do valor base. De forma análoga, seria uma redução de até 85% do valor médio. A medida é mais eficiente, permite maior benefício e possui grau de individualização em relação ao regulado e ao caso concreto, o que permite uma atuação mais responsável da Agência.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27541 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25, §2º Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 25 A autoridade competente poderá, antes da decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução ou de outras medidas processuais que entender pertinentes ao julgamento do mérito. § 1º Se, em decorrência das diligências efetuadas, forem acrescentados novos elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar a decisão administrativa, o autuado será intimado para, no prazo de 20 (vinte) dias, se manifestar sobre a documentação juntada. § 2º Observada a conveniência para o julgamento, processos poderão ser reunidos para decisão conjunta. § 3º Quando o PAS for instruído com mais de um auto de infração e for verificada a possibilidade de prejuízo à defesa ou à celeridade ou à efetividade da solução do processo, os autos de infração poderão ser separados em processos autônomos. | |
| Justificativa: O § 2º do Art. 25 (“Não serão considerados novos elementos probatórios as análises ou manifestações de área técnica que tenham se baseado unicamente em elementos constantes do processo ou de conhecimento do autuado.”) deve ser excluído pois afronta ao princípio da ampla defesa e devido processo legal. O autuado deve poder se manifestar sobre toda e qualquer análise ou manifestação de área técnica da Agência, já que referentes a sua conduta que está sendo fiscalizada e eventualmente punida. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O disposto no § 2º tem por objetivo esclarecer que nem sempre será necessária a abertura de prazo para manifestação do autuado, especialmente quando do resultado da diligência não for acrescentado elemento novo ao processo, em atenção ao princípio da eficiência. A despeito de não se identificar falha ou fragilidade na aplicação do dispositivo, entende-se oportuna a sua supressão do corpo da Resolução proposta, de modo a retirar delimitação prévia à caracterização de elementos como probatórios ou essenciais à ampla defesa e ao contraditório. Nesse sentido, cumpre à autoridade responsável pela instrução e pelo julgamento do processo sancionador a avaliação de eventuais elementos adicionados ao processo com o objetivo de avaliar a necessidade de intimação do interessado para nova manifestação, nos moldes do § 1º do mesmo artigo 24 (renumerado). | |
| Itens alterados na proposta: Art. 24 (RENUMERADO). "§ 1º Se as diligências adicionarem novos elementos probatórios que possam influenciar a decisão administrativa, o interessado será intimado para se manifestar sobre a nova documentação no prazo de quinze dias." (NR) Suprimido o § 2º da minuta submetida à Consulta Pública. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27542 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 29 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do Artigo 29 da minuta de resolução sobre a providência e sobre o rito do PAS. | |
| Justificativa: O Art. 29 deve ser excluído pois afronta os princípios da razoabilidade e legalidade já que a redação do artigo é genérica, e gera insegurança jurídica, já que todas as obrigações do regulados devem estar previstas em lei ou regulamento publicado pela Agência. Sendo assim, nenhuma conduta do infrator deve ser exigida pela Agência se não houver previsão legal. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Inicialmente, cumpre esclarecer que o art. 29 está inserido dentro de capítulo específico que expõe o rol das providências administrativas sancionatórias que estarão disponíveis à Anac para aplicação, quando justificável, no caso de constatação de não conformidade. O art. 29, que trata da obrigação de fazer, e o art. 30, que trata da obrigação de não fazer, permeiam-se pela caracterização dessas duas providências administrativas sancionatórias que foram estabelecidas no art. 27, III. A obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são inovações normativas propostas para o processo decisório das providências administrativas sancionatórias da Anac. Como se depreende de suas denominações, a obrigação de fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de praticar uma conduta diversa de suas obrigações já previstas nos normativos vigentes. Já a obrigação de não fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de deixar de praticar uma conduta que lhe seria permitida, ou seja, é uma abstenção de praticar uma conduta ou explorar um serviço, que normalmente poderia ser feito, em benefício dos usuários da aviação civil. É dizer, a obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são determinações impostas pela Anac para que alguém faça ou deixe de fazer algo, com caráter punitivo, em decorrência do descumprimento de uma obrigação legal ou normativa. O foco destas providências administrativas deve estar centrado no usuário da aviação civil, agregando-lhe algum ganho ou benefício em decorrência da ação sancionatória imposta ao infrator. Em resumo, não se trata, portanto, de cumprimento de requisitos normativos obrigatórios (RBAC, Resoluções, Instruções Suplementares, etc.), mas sim imposições ou restrições de caráter sancionatório. Como consta do art. 30, § 2º, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções será considerado o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída em toda ou em parte. Esclarece-se que na decisão administrativa que contiver obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta. Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusiva do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30), cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27543 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 30 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do Artigo 30 da minuta de resolução sobre a providência e sobre o rito do PAS. | |
| Justificativa: O Artigo 30 deve ser excluído pois afronta os princípios da razoabilidade e da legalidade e gerando insegurança jurídica, já que se a conduta é permitida com base em certificados, licenças, autorizações ou habilitações, não haveria justificativa para a ANAC proibir atividade que segue o determinado em instrumento emitido pela própria Agência. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Inicialmente, cumpre esclarecer que o dispositivo está inserido dentro de capítulo específico que expõe o rol das providências administrativas sancionatórias que estarão disponíveis à Anac para aplicação, quando justificável, no caso de constatação de não conformidade. O art. 28, que trata da obrigação de fazer, e o art. 29, que trata da obrigação de não fazer, permeiam-se pela caracterização dessas duas providências administrativas sancionatórias que foram estabelecidas no art. 27, III. A obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são inovações normativas propostas para o processo decisório das providências administrativas sancionatórias da Anac. Como se depreende de suas denominações, a obrigação de fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de praticar uma conduta diversa de suas obrigações já previstas nos normativos vigentes. Já a obrigação de não fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de deixar de praticar uma conduta que lhe seria permitida, ou seja, é uma abstenção de praticar uma conduta ou explorar um serviço, que normalmente poderia ser feito, em benefício dos usuários da aviação civil. É dizer, a obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são determinações impostas pela Anac para que alguém faça ou deixe de fazer algo, com caráter punitivo, em decorrência do descumprimento de uma obrigação legal ou normativa. O foco destas providências administrativas deve estar centrado no usuário da aviação civil, agregando-lhe algum ganho ou benefício em decorrência da ação sancionatória imposta ao infrator. Em resumo, não se trata, portanto, de cumprimento de requisitos normativos obrigatórios (RBAC, Resoluções, Instruções Suplementares, etc.), mas sim imposições ou restrições de caráter sancionatório. Como consta do art. 30, § 2º, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27544 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34, §1º (II) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica. § 1º São circunstâncias atenuantes: (...) II - a adoção de providências eficazes, previstas ou não na regulamentação vigente, para evitar ou amenizar as consequências da infração, espontaneamente pelo autuado ou após determinação do agente responsável pela fiscalização; | |
| Justificativa: Com relação à atenuante "II – a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração;", entende-se que tal providência eficaz pode ser espontânea ou prevista em norma da ANAC ou determinada pela fiscalização. Sendo assim, sugere-se nova redação ao inciso II do Art. 34 § 1º, considerando a aplicação do princípio da razoabilidade e as premissas da regulação responsável adotada pela ANAC. Importante ressaltar que o atendimento das medidas de correção e promoção de conformidades, prevista no Art. 4º da minuta de resolução sobre a providência e sobre o rito do PAS não é condição atenuante, já que tal atendimento impede a autuação do regulado e eventual punição, vez que a não conformidade foi sanada de acordo com o ajustado com o agente de fiscalização. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: De acordo com o § 4º do art. 34 (renumerado como art. 35, § 3º), serão consideradas as providências de que trata o inciso II em questão quando adotadas e comprovadas até o término do prazo de apresentação da defesa. O dispositivo busca premiar o comportamento comprometido com a superação da situação de irregularidade e principalmente com a atuação sobre as suas consequências. Nesse sentido, o inciso não impede que seja atenuada a penalidade ainda que se trate de providência orientada pela Anac. Assim, uma vez que não há a limitação à aplicação do dispositivo, julga-se desnecessária a alteração de sua redação. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27545 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34, §1º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica. § 1º São circunstâncias atenuantes: I - o reconhecimento da prática da infração; II - a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração; III - a adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; IV - a inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicado sanção ao regulado no período de um ano anteriormente à data do cometimento da infração em julgamento; e V – a adoção de providências que facilitem o monitoramento e fiscalização das atividades do regulado pelo agente. | |
| Justificativa: Sugere-se a inclusão do inciso V no Art. 34 § 1º da minuta de resolução sobre a providência e sobre o rito do PAS como uma circunstância atenuante adicional, para que o regulado seja estimulado a adotar medidas que facilitem a fiscalização e o trabalho de monitoramento das atividades aéreas pela ANAC. Um exemplo de medida pode ser a implantação do diário de bordo digital. Além do mais, a proposta de resolução consta com um maior número de circunstâncias agravantes do que atenuantes, fato contraditório o anunciado intuito pedagógico e colaborativo da presente resolução. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A contribuição traz proposta pertinente sobre a otimização do rol de circunstâncias atenuantes, incluindo ações que facilitem o monitoramento e a fiscalização por parte da Agência, o que de fato é valorizado ao longo dos dispositivos iniciais da proposta. Em que pese a propriedade da sugestão, observa-se que a proposta de revisão da Resolução nº 457 (que disciplina o Diário de Bordo) já traz incentivos à sua adoção, com efeitos inclusive mais incisivos sobre a fiscalização (vide processo em andamento SEI nº 00058.016310/2020-32). Nesse sentido, após reavaliação da divisão de conteúdos normativos entre a resolução proposta e a Resolução nº 457, foi proposta pela equipe a incorporação das tipificações até então previstas no Processo SEI nº 00058.016310/2020-32 à proposta de resolução que tipifica infrações e estabelece valores de referência, conforme consulta pública complementar realizada no âmbito do Projeto Prioritário. Assim, na Resolução nº 762 é previsto na Tabela 2 do Anexo II o seguinte fator: "[1] Para as infrações da Seção F) “Diário de Bordo” da Tabela 2, farão jus ao redutor de 50% do valor da penalidade aplicável os operadores que à época dos fatos tiverem implementado o meio digital para o registro de informações do diário de bordo nos moldes do previsto na regulamentação específica que disciplina a matéria". Do mesmo modo, tais elementos de cooperação com a fiscalização já estão incorporados à avaliação do histórico do agente (art. 8º) e serão sopesados de forma positiva na avaliação quanto a necessidade ou não de lavratura de auto de infração. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27546 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34, §2º (III) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Pedimos esclarecimento sobre a redação “não associadas ao custo do adimplemento em si” presente no inciso III do Art. 34. A obtenção de vantagens resultantes da infração pelo autuado não é suficiente? | |
| Justificativa: Pedimos esclarecimento sobre a redação “não associadas ao custo do adimplemento em si” presente no inciso III do Art. 34. A obtenção de vantagens resultantes da infração pelo autuado não é suficiente? | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A redação proposta buscava orientar a aplicação da agravante já prevista na Resolução nº 472, em linha com entendimento firmado no âmbito da Súmula Administrativa nº 2 (Não cabe a aplicação de agravante quando a circunstância for inerente à prática infracional). Nesse sentido, não é caracterizada a agravante quando a vantagem é exclusivamente o fato de evitar os "custos do adimplemento em si" da obrigação, ou seja, o custo que o agente teria para cumprir aquela exigência do normativo (que acabou por ser descumprida). Em razão das dúvidas surgidas e contribuições recebidas na consulta pública, julga-se oportuna a retomada da redação anterior, o que não afasta a necessidade de uma avaliação criteriosa por parte da Agência para afastar de sua incidência as vantagens inerentes a todo e qualquer descumprimento daquela dada obrigação. Tal avaliação é reforçada na Resolução, na medida em que atrai a necessidade de avaliação das circunstâncias e dos diversos elementos da conduta e do histórico do infrator. Oportunamente será buscado o desenvolvimento de orientações e treinamentos para esclarecimento desse entendimento que é inerente ao processo sancionador. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 34, "III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27547 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34, §2º (VI) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica. (...) Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica. (...) § 2º São circunstâncias agravantes: I - a reincidência; II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC; III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração não associadas ao custo do adimplemento em si; IV - a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé objetiva que rege as relações entre regulado e regulador; e V - a exposição de pessoas ou da segurança de voo a risco. | |
| Justificativa: Se faz necessária a exclusão do inciso VI do Art. 34 § 2º, uma vez que se houver dano material, o regulado já terá a obrigação de indenizar (o ente privado ou público) por força das regras de direito Civil (Código Civil), após instauração do devido processo legal decorrente de ação indenizatória transitada em julgado, não havendo que se falar em configuração de circunstância agravante, sob pena de incorrer em penalização excessiva (bis in idem) e de não observação do princípio da proporcionalidade e razoabilidade. Além do mais, a proposta de resolução consta com um maior número de circunstâncias agravantes do que atenuantes, fato contraditório o anunciado intuito pedagógico e colaborativo da presente resolução. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O elenco de circunstâncias agravantes tem o condão de discriminhar elementos que tornam mais reprovável a conduta identificada e, como consequência, em atenção ao princípio da isonomia e à promoção de uma regulação responsável e atenta às peculiaridades de cada contexto, exigem a aplicação de penalidade mais severa. Nesse cenário, há que se observar que a repercussão da infração administrativa é de grande relevo para a Agência e para o setor. Quanto maiores os potenciais de danos e, no caso, a concretização dos danos, maior deve ser o desincentivo pela autoridade pública. De outro modo, ante a independência entre as instâncias, corolário do modelo jurídico brasileiro, não há que se falar em bis in idem. Se assim fosse, a própria adoção de uma penalidade administrativa (mesmo que não agravada) em paralelo à responsabilização | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas. civil ou penal poderia ser considerado bis in idem, o que é naturalmente afastado pelos Tribunais. Nesse sentido, a responsabilização do agente nas demais esferas não prejudica a aplicação da sanção ou mesmo a ponderação como elemento agravante do caso.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27548 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34, §2º (VII) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica. (...) § 2º São circunstâncias agravantes: I - a reincidência; II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC; III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração não associadas ao custo do adimplemento em si; IV - a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé objetiva que rege as relações entre regulado e regulador; e V - a exposição de pessoas ou da segurança de voo a risco. | |
| Justificativa: Se faz necessária a exclusão do inciso VII do Art. 34 § 2º, uma vez que se houver dano material, o regulado já terá a obrigação de indenizar (o ente privado ou público) por força das regras de direito Civil (Código Civil), após instauração do devido processo legal decorrente de ação indenizatória transitada em julgado, não havendo que se falar em configuração de circunstância agravante, sob pena de incorrer em penalização excessiva (bis in idem) e de não observação do princípio da proporcionalidade e razoabilidade. Além do mais, a proposta de resolução consta com um maior número de circunstâncias agravantes do que atenuantes, fato contraditório o anunciado intuito pedagógico e colaborativo da presente resolução. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O elenco de circunstâncias agravantes tem o condão de discriminar elementos que tornam mais reprovável a conduta identificada e, como consequência, em atenção ao princípio da isonomia e à promoção de uma regulação responsável e atenta às peculiaridades de cada contexto, exigem a aplicação de penalidade mais severa. Nesse cenário, há que se observar que a repercussão da infração administrativa é de grande relevo para a Agência e para o setor. Quanto maiores os potenciais de danos e, no caso, a concretização dos danos, maior deve ser o desincentivo pela autoridade pública. De outro modo, ante a independência entre as instâncias, corolário do modelo jurídico brasileiro, não há que se falar em bis in idem. Se assim fosse, a própria adoção de uma penalidade administrativa (mesmo que não agravada) em paralelo à responsabilização civil ou penal poderia ser considerado bis in idem, o que é naturalmente afastado pelos Tribunais. Nesse sentido, a responsabilização do agente nas demais esferas não prejudica a aplicação da sanção ou mesmo a ponderação como elemento agravante do caso. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27549 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34, §2º (VIII) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica. (...) § 2º São circunstâncias agravantes: I - a reincidência; II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC; III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração não associadas ao custo do adimplemento em si; IV - a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé objetiva que rege as relações entre regulado e regulador; e V - a exposição de pessoas ou da segurança de voo a risco. | |
| Justificativa: Se faz necessária a exclusão do inciso VIII do Art. 34 § 2º, uma vez que se houver violação de direito de terceiro, o regulado já terá a obrigação de indenizar (o ente privado ou público) por força das regras de direito Civil (Código Civil), após instauração do devido processo legal decorrente de ação indenizatória transitada em julgado, não havendo que se falar em configuração de circunstância agravante, sob pena de incorrer em penalização excessiva (bis in idem) e de não observação do princípio da proporcionalidade e razoabilidade. Além do mais, a proposta de resolução consta com um maior número de circunstâncias agravantes do que atenuantes, fato contraditório o anunciado intuito pedagógico e colaborativo da presente resolução. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O elenco de circunstâncias agravantes tem o condão de discriminhar elementos que tornam mais reprovável a conduta identificada e, como consequência, em atenção ao princípio da isonomia e à promoção de uma regulação responsável e atenta às peculiaridades de cada contexto, exigem a aplicação de penalidade mais severa. Nesse cenário, há que se observar que a repercussão da infração administrativa é de grande relevo para a Agência e para o setor. Quanto maiores os potenciais de danos e, no caso, a concretização dos danos, maior deve ser o desincentivo pela autoridade pública. De outro modo, ante a independência entre as instâncias, corolário do modelo jurídico brasileiro, não há que se falar em bis in idem. Se assim fosse, a própria adoção de uma penalidade administrativa (mesmo que não agravada) em paralelo à responsabilização civil ou penal poderia ser considerado bis in idem, o que é naturalmente afastado pelos Tribunais. Nesse sentido, a responsabilização do agente nas demais esferas não prejudica a aplicação da sanção ou mesmo a ponderação como elemento agravante do caso. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27550 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 36 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: A alteração do critério de dosimetria da pena é prejudicial para o regulado que cometeu a infração e tem direito a aplicação de circunstâncias atenuantes. Tal fato gera insegurança jurídica e sensação de favorecimento àqueles que, além de infratores, incorrem em circunstâncias agravantes. Gentileza esclarecer o motivo da criação de expoente único de 0,50 (cinquenta centésimos), mesmo após amplo debate com a sociedade quando a criação do dispositivo referente à infração continuada inserido na Resolução 472/2018, inclusive amplamente discutido em consulta pública na época dos fatos. | |
| Justificativa: A alteração do critério de dosimetria da pena é prejudicial para o regulado que cometeu a infração e tem direito a aplicação de circunstâncias atenuantes. Tal fato gera insegurança jurídica e sensação de favorecimento àqueles que, além de infratores, incorrem em circunstâncias agravantes. Gentileza esclarecer o motivo da criação de expoente único de 0,50 (cinquenta centésimos), mesmo após amplo debate com a sociedade quando a criação do dispositivo referente à infração continuada inserido na Resolução 472/2018, inclusive amplamente discutido em consulta pública na época dos fatos. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: No âmbito da Resolução nº 472/2018 (vigente), as infrações de natureza continuada serão apenadas usando um critério que utiliza as agravantes e atenuantes no fator "f", mantendo a base do valor da multa sempre no patamar médio de multa. A nova proposta, diferentemente, mantém a aplicação de atenuantes e agravantes, mas as desloca do fator "f" para o próprio valor-base de multa, tornando mais simples o cálculo e ao mesmo tempo tornando menor o valor de multa para situações em que estejam presentes mais circunstâncias atenuantes. Portanto, a proposta em verdade otimiza a dosimetria para distinguir aqueles casos de menor gravidade (para os quais o valor-base poderá chegar a 20% do valor de referência) em relação aos casos mais gravosos (em que o valor-base pode chegar a 300% do valor de referência e implicar multas com valor superior). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27551 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 38 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 38. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração da mesma natureza no período igual ou inferior a 1 (uma) anos contados a partir do trânsito em julgado de decisão sancionatória anterior. | |
| Justificativa: A majoração do período a ser considerado como reincidência é prejudicial para o regulado. Tal fato gera insegurança jurídica e fere o princípio da razoabilidade. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A redução do prazo para 2 anos pode refletir uma adaptação às práticas regulatórias contemporâneas e às necessidades de um ambiente aeronáutico dinâmico. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 34. "Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27552 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 40 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 40. A ANAC, mediante critério próprio, poderá, em situações nas quais a aplicação de medidas sancionatórias possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar uma medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança na aviação civil, propor, como medida excepcional e alternativa às sanções, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual. (...) § 3º A celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual não se restringe à regulados sem histórico de infração, podendo ser celebrados com regulados com histórico de condenação administrativa. | |
| Justificativa: A inclusão do parágrafo § 3º no Artigo 40 da minuta de resolução sobre a providência e sobre o rito do PAS se faz necessária para deixar claro que celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual se aplica a qualquer regulado, independentemente do histórico de condenação junto à ANAC, uma vez que o objetivo maior da medida proposta é garantir a segurança de voo e a adequação da conduta infracional os termos normativos. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A sugestão de inclusão na minuta de resolução não é necessária, pois o texto original já não limita a possibilidade de celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual com regulados, independentemente do histórico de penalização junto à Anac. Portanto, a manutenção do texto conforme originalmente redigido já contempla a flexibilidade necessária para aplicar acordos consensuais de forma equitativa e eficaz, sem a necessidade de inclusões adicionais que possam gerar interpretações ambíguas ou desnecessárias. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27553 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 58 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 58. O procedimento de redirecionamento aos sócios se destina a apurar a responsabilidade dos sócios administradores, com poderes de gestão no momento da dissolução irregular, pela infração administrativa objeto de processo administrativo sancionador ou pelo seu respectivo crédito constituído. § 1º O inadimplemento da obrigação de pagamento do crédito constituído não gera, por si só, a responsabilidade solidária do sócio administrador, com poderes de gestão no momento da dissolução irregular. Deve haver excesso do referido sócio durante a execução das suas funções, com infração à lei, contrato social ou estatuto social. | |
| Justificativa: Importante ressaltar que instauração de procedimento de redirecionamento aos sócios deve ser limitar ao sócio administrador com poderes de gerência ao tempo da dissolução irregular da sociedade, não no momento da conduta infracional. Este, inclusive, é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, quando do julgamento de alguns Temas Repetitivos (962 - “O redirecionamento da execução fiscal, quando fundado na dissolução irregular da pessoa jurídica executada ou na presunção de sua ocorrência, não pode ser autorizado contra o sócio ou o terceiro não sócio que, embora exercesse poderes de gerência ao tempo do fato gerador, sem incorrer em prática de atos com excesso de poderes ou infração à lei, ao contrato social ou aos estatutos, dela regularmente se retirou e não deu causa à sua posterior dissolução irregular, conforme art. 135, III, do CTN.”) Tal orientação está em linha com a premissa de que o mero inadimplemento de tributo, por si só, não poderia viabilizar o redirecionamento da execução fiscal.) (981 – “O redirecionamento da execução fiscal, quando fundado na dissolução irregular da pessoa jurídica executada ou na presunção de sua ocorrência, pode ser autorizado contra o sócio ou o terceiro não sócio, com poderes de administração na data em que configurada ou presumida a dissolução irregular, ainda que não tenha exercido poderes de gerência quando ocorrido o fato gerador do tributo não adimplido, conforme art. 135, III, do CTN.”) A inclusão § 1º no Art. 58 visa alinhar às hipóteses de instauração de procedimento de redirecionamento aos sócios ao entendimento do Superior Tribunal de Justiça, quando do julgamento de questões tributárias. (Súmula 430 do STJ – “o inadimplemento da obrigação tributária pela sociedade não gera, por si só, a responsabilidade solidária do sócio-gerente”) (Tema 97 do STJ – “A simples falta de pagamento do tributo não configura, por si só, nem em tese, circunstância que acarreta a responsabilidade subsidiária do sócio, prevista no art. 135 do CTN. É indispensável, para tanto, que tenha agido com excesso de poderes ou infração à lei, ao contrato social ou ao estatuto da empresa.”) | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A sugestão de alteração da redação do caput do art. 58 está, parcialmente, em conformidade com a jurisprudência e esclarece a delimitação de responsabilidade em relação a sócios retirantes. Por isso, merece ser acatada. Por outro lado, o Tema 97 do STJ se aplica aos casos de dissolução irregular e não abarca a responsabilidade subsidiária decorrente de dissolução regular que é prevista no art. 134 do CTN. Tendo em vista que o instituto do redirecionamento alcança ambas situações jurídicas, acata-se parcialmente a contribuição. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

"Art. 58. Nas hipóteses previstas nesta Resolução, será direcionada aos sócios a responsabilidade pelo adimplemento da sanção administrativa que foi objeto de PAS, decorrente de conduta da pessoa jurídica extinta ou dissolvida.

§ 1º No caso de dissolução irregular, há responsabilidade pessoal dos sócios administradores com poderes de gestão no momento da dissolução, ainda que não tenham exercido poderes de gerência à data de ocorrência da infração administrativa.

§ 2º No caso de dissolução regular, a responsabilidade é limitada ao patrimônio recebido por ocasião da dissolução e abrange os sócios que tiverem participado ativamente da situação que configura a infração ou tenham indevidamente se omitido.

§ 3º A responsabilidade de que trata este artigo não depende da intenção do sócio responsável." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27554 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 61, §1º (II) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 61. A autoridade competente decidirá sobre a instauração do procedimento de redirecionamento. §1º Será verificado se: (...) II - há indício de dissolução irregular ou responsabilidade pessoal dos sócios administradores, nas seguintes hipóteses: a) a ausência ou a irregularidade de liquidação do ativo e do passivo da empresa autorizam a instauração do procedimento de redirecionamento, salvo o disposto no art. 9º da Lei Complementar nº 123, de 2006; b) o sócio administrador será pessoalmente responsabilizado nos casos de prática de ato contrário à lei. | |
| Justificativa: Manter a expressão “dentre outras” no inciso II do Art. 61, §1, afronta ao princípio da legalidade já que a redação do artigo se torna genérica, gerando insegurança jurídica, já que todas as obrigações do regulados devem estar previstas em lei ou regulamento publicado pela Agência. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Acatá-se a sugestão de indicação em rol fechado das hipóteses de indício de responsabilidade, haja vista que a medida pode trazer mais clareza para o setor regulado e para os agentes administrativos que aplicarão a norma. Contudo, para que o texto comporte todas as hipóteses de redirecionamento, foi necessário ajustar a redação dos incisos que compõem o art. 61. | |
| Itens alterados na proposta: "Art. 61. A autoridade competente decidirá sobre a instauração do procedimento de redirecionamento, verificando: I - se a pretensão punitiva está prescrita em relação ao auto de infração, nos termos da Lei nº 9.873, de 1999, caso se trate de dissolução ou extinção ocorrida antes da constituição definitiva do crédito; II - se a pretensão punitiva está prescrita em relação ao redirecionamento aos sócios, nos termos do Decreto nº 20.910, de 6 de janeiro de 1932; III - se, no caso de dissolução irregular, há indícios de prática de atos com excesso de poder ou quebra das exigências legais, contratuais ou estatutárias; e IV - se, no caso de dissolução regular, subsiste patrimônio social após a liquidação da pessoa jurídica. § 1º Presume-se dissolvida ou extinta irregularmente a empresa que deixar de funcionar no seu domicílio fiscal, sem comunicação aos órgãos competentes. § 2º Verificada incidência de prescrição ou caso inexistam indícios de dissolução irregular ou responsabilidade dos sócios administradores, o processo será arquivado." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27561 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 01 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: No processo administrativo, apesar de ser citada consulta interna realizada junto aos servidores, as contribuições recebidas não foram incluídas no processo, não sendo possível saber, de forma prática, quais contribuições foram, ou não, acolhidas. Recomendo que o processo seja atualizado com as contribuições recebidas na consulta interna, bem como sua análise. | |
| Justificativa: O processo deve ser instruído com todos os dados necessários à sua decisão, conforme Art. 29, § 1º, da Lei 9.784/1999. Se foi realizada uma consulta interna, seu resultado e a análise das contribuições deveriam ser incluídos nos autos do processo. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: A contribuição mencionada não trata de um ponto específico, mas sim de uma consideração sobre o procedimento interno que levou à proposta apresentada na Consulta Pública. As contribuições e respectivas análises serão disponibilizados no Processo nº 00058.036625/2023-49 assim que houver a deliberação final por parte da Diretoria. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27562(A) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: AIR Tipo de Contribuição: Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 1.8 "Após comparação qualitativa das opções, concluiu a equipe pela proposição do seguinte conjunto de ações: (...) adoção de modelo de dosimetria baseado em valor-base único, preferencialmente escalonado por porte ou perfil de certificação e operação do agente regulado, para as sanções de multa e suspensão, com majoração ou redução de valores de acordo percentuais derivados da combinação de atenuantes e agravantes (rolampliado de circunstâncias) aplicáveis ao caso, os quais assumem pesos específicos, com modificações na fórmula de cálculo da multa no caso de infrações denatureza continuada;" Ação muito importante. A depender do porte do operador ou da aeronave, o valor-base da multa, como é hoje, pode ser muito alto ou irrisório. É importante que aspectos como peso máximo de decolagem, número de assentos, etc. também sejam utilizados como critérios de dosimetria, trazendo proporcionalidade da sanção com o risco ao qual a sociedade foi exposta. É importante que infrações relacionadas a voos sejam contabilizadas por hora de voo. Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto. Reinaldo Giusti Egas | |
| Justificativa: | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: A contribuição traz argumentos favoráveis à solução normativa proposta, e sugere a inclusão de novos parâmetros para a fixação dos valores de penalidade cabíveis, bem como com relação ao critério de incidência da sanção (um ocorrencia por voo). Destaca-se, quanto à fixação de balizas adicionais para a definição dos valores de sanção, que esta medida de fato é possível e pode ser bem-vinda quando houver uma diferenciação de impactos e riscos significativa que torne oportuna a diferenciação de tipificações ou valores de referência de multa. Na proposta de resolução que fixa valores-base de multa, observa-se que há tipificações que se diferenciam em níveis de não conformidade, com base na criticidade da conduta e riscos envolvidos. Com relação ao critério de incidência, a sua definição deve levar em conta a natureza da conduta, o bem jurídico tutelado pela tipificação e a descrição da infração, sendo usual o uso do número de voos como critério pela Agência. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27562(B) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: AIR Tipo de Contribuição: Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão de indicadores públicos positivos Se um dos problemas identificados na AIR é a reatividade da fiscalização, é importante que existam indicadores positivos da atuação do regulado, por exemplo, indicadores que representem seu desempenho em auditorias, tempo médio de resposta, lista das medidas acautelatórias e sancionatórias aplicadas nos últimos 5 anos, se multas foram pagas ou não, etc. Há possibilidade de criação de um selo com um rating da empresa. Essa seria uma regulação por incentivos, estimulando a entrada de empresas sérias nos setores regulados. Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto. Reinaldo Giusti Egas | |
| Justificativa: | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: | |
| Um dos elementos centrais ao novo modelo de atuação proposto no âmbito do projeto é a adoção de critérios que revelem de forma mais robusta e dinâmica a propensão dos agentes regulados à conformidade e às melhores práticas regulatórias, os quais irão guiar a tomada de decisão pela lavratura ou não lavratura de autos de infração, em parelelo a outras decisões de inteligência da fiscalização e incentivos positivos como premiações. Os critérios previstos no art. 8º da proposta se baseiam em elementos como os previstos na contribuição e serão de detalhados em materiais complementares de divulgação pública. | |
| Itens alterados na proposta: | |
| A sugestão acatada repercute no acompanhamento da aplicação da resolução em questão, sem alteração de sua redação. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27562(C) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: AIR Tipo de Contribuição: Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>"Seção 3.12.3 (Análise e Contextualização do Problema Regulatório ==> Valores de Multa ==> Os índices de pagamento)"</p> <p>Na seção 3.12.3, é realizada uma análise do índice de pagamento de multas de acordo com o tipo de regulado, tipo de infração, etc. Porém, a seção não aborda a principal causa das multas não serem pagas: o fato de que a ANAC continua atendendo tais regulados como se não houvesse qualquer restrição.</p> <p>Os índices de pagamento são absurdamente baixos e demonstram um imenso descaso do setor afetado em haver, ou não, penalidade aplicada.</p> <p>Ainda que alguns casos possam ter relação com a capacidade econômica do autuado (já tratado na AIR em outras seções), fato é que vários setores regulados possuem uma percepção imensa de impunidade, que vai desde o cometimento das infrações até o não pagamento das multas.</p> <p>É quase impossível uma empresa séria adentrar tais setores, dado que os custos para o funcionamento em regularidade à regulamentação são inherentemente altos, sendo impraticável competirem de forma minimamente justa. Como resultado, forma-se um círculo vicioso em que a conformidade é cada vez menos valorizada.</p> <p>No início de minha carreira na ANAC, fazia parte de qualquer processo verificar o "Nada consta", para checar se o regulado se encontrava com cadastro na dívida ativa. Caso estivesse, o processo era suspenso até regularização da dívida. Hoje, pagando ou não pagando a multa, o regulado continua com os mesmos direitos.</p> <p>Tal permissividade não existe em outros setores. É impossível transferir ou licenciar um veículo, vender um imóvel, etc. se houver alguma multa pendente de pagamento. Resgatando o histórico da medida, até a edição da Resolução 541/2020, havia na Resolução 472 (e anteriormente na Resolução 25), no Art. 54 o dispositivo de impedimento a homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços no caso de inscrição em dívida ativa. A remoção ocorreu no processo 00058.042561/2019-39, e foi justificada na Nota Técnica 17 (SEI 3701073).</p> <p>Primeiramente, a Nota Técnica 17 (SEI 3701073) faz referência ao Parecer jurídico da Procuradoria emitido à época da aprovação da Resolução 472 (Parecer n. 00005/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU - SEI 1576957), o qual avaliou o impacto daquele dispositivo, inclusive frente às súmulas do STF:</p> <p>"47. As restrições impostas pela ANAC, em nosso sentir, podem ser consideradas plenamente razoáveis e proporcionais, uma vez que se fundam nos seguintes argumentos: (...)</p> <p>c) os impedimentos apontados pelo Supremo Tribunal Federal dizem respeito a imposição de restrições ao exercício de atividades profissionais em razão de mera inadimplência tributária</p> <p>(...)"</p> <p>Em seguida, é feito o contraponto dos processos judiciais sofridos pela ANAC, concluindo-se na NT 17:</p> <p>"4.6 Diante da ambivalência na interpretação do disposto previsto no art. 54 da Resolução no 472/2018, que permite entendimentos jurídicos distintos, sendo ambos defensáveis quanto à legalidade da aplicação, propõe-se a sua revogação, como forma de dirimir qualquer insegurança jurídica decorrente de possíveis questionamentos na esfera judicial. A revogação deste dispositivo tem como propósito adicional a diminuição do ônus não apenas ao regulado, mas também ao sistema judiciário pátrio e à ANAC."</p> <p>Em suma, a decisão de remoção do Art. 54 não se deu por ilegalidade ou constitucionalidade do dispositivo anterior, mas por mera conveniência.</p> | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Ainda, é importante frisar que o processo 00058.042561/2019-39 não passou por audiência pública (equivalente à atual consulta pública), sob o motivo de que “a possível revogação do art. 54 não suprime nem altera direitos de agentes econômicos, mas, ao contrário, restitui o direito à prestação de serviços mesmo em caso de inadimplência de crédito público, entende-se não ser necessária a realização de audiência pública”.

Discordo desse argumento. Como explicado nesta contribuição, a remoção do Art. 54 prejudicou a concorrência, já que empresas que previnem infrações e que pagam as multas eventualmente aplicadas no prazo foram prejudicadas por aquelas que cometem múltiplas infrações e não pagam as multas aplicadas. Tais empresas prejudicadas não tiveram oportunidade de se posicionar em audiência pública a respeito da revisão da norma.

O mesmo vale para os profissionais habilitados. Profissionais sérios querem trabalhar em empresas sérias. Um ambiente regulatório permissivo quanto ao não pagamento de multas faz com que empresas sérias tenham menos oportunidades e, assim, gerem menos empregos para tais profissionais sérios.

No contexto da Regulação Responsiva, são justamente as empresas e profissionais com postura colaborativa que devem ser valorizados, exatamente o oposto do que houve com a remoção do Art. 54.

Apesar da existência, à época, de processos judiciais contestando o bloqueio de serviços da ANAC em razão da inscrição em dívida ativa, tais processos representam uma fração dos casos em que empresas e profissionais quitaram suas dívidas (ou preveniram as infrações, cientes do impacto das multas).

Assim, recomendo o retorno do gatilho do antigo Art. 54 da Resolução 472 para que multas sejam pagas, eventualmente com adequações para prevenção de processos judiciais.

Outras medidas também podem ser adotadas, por exemplo, através de indicadores positivos, tais como publicação ativa da ANAC de multas não pagas, sanções sofridas nos últimos cinco anos, dentre outros.

Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.

Reinaldo Giusti Egas

Justificativa:

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A contribuição busca a retomada de disposição que previa restrições à concessão de homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços quando existente crédito público inscrito em dívida ativa (art. 54 da redação original da Resolução nº 472/2018).

Conforme referências trazidas na contribuição, a disposição foi cautelarmente suspensa pela Agência em 2019 (Processo nº 00058.019611/2019-84) e posteriormente revogada, em fevereiro de 2020, no âmbito do Processo nº 00058.042561/2019-39. Em que pese não haver unanimidade no enfrentamento da questão jurídica de fundo, não se identifica mudança de cenário técnico, estratégico e jurisprudencial em relação ao existente em 2020, quando houve a opção da Anac pela revogação da citada restrição. Nesse sentido, não se julga adequada no momento a inclusão proposta.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27562(D) | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: AIR Tipo de Contribuição: Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: <p>Item 3.15.9 "Já das rodadas de discussão com o Diretor Patrocinador, foram mapeados indicativos de possível aplicação automatizada de acautelatórias, as quais, em contextos específicos e diante do conjunto de medidas adotadas e da efetividade de outras ações possíveis por parte da Agência e do agente regulado, poderiam ser resguardadas para momento posterior, caso não identificada a superação dos riscos. Nesse sentido, destacaram-se os impactos de tais medidas, tendo em vista a possibilidade de interrupção imediata e qualquer atividade sujeita à regulação da ANAC, o que impõe o cuidado com que essa espécie de providência seja bem mantida e aplicada."</p> <p>Reforço a necessidade de continuidade na aplicação de medidas acautelatórias automáticas. O SACI é ferramenta de extrema utilidade e permite, em conjunto com o DCERTA, prevenir a ocorrência de operações irregulares, por exemplo, quando o prazo para apresentação do Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) venceu, quando foi concedido prazo para determinada correção ou pendência técnica e tal prazo não foi atendido, etc.</p> <p>Tais medidas cautelares automáticas podem ser previamente justificadas quando da concessão do prazo para determinada correção, por exemplo, com o texto no ofício de notificação "Caso não sejam apresentadas comprovações de correção até a data de xx/xx/xxxx, o certificado de aeronavegabilidade da aeronave será automaticamente suspenso cautelarmente pelo motivo XYZ, baseado no Art. xx da Resolução ANAC nºxxx/2023".</p> <p>Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.</p> <p>Reinaldo Giusti Egas</p> | |
| Justificativa: | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: <p>O trecho da Análise de Impacto Regulatório destacado na contribuição reflete oportunidade de aprimoramento dos controles de aplicação de providências acautelatórias, de modo que a identificação da natureza iminente dos riscos seja devidamente registrada e as condições para superação do risco e afastamento da restrição cautelar sejam adequadamente avaliadas pela equipe responsável. A esse respeito, destaca-se a Auditoria Interna da Anac realizou avaliação da matéria, restando pactuadas ações e ferramentas informatizadas, em estágio de implementação.</p> | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÃO N° 27562(E)

Identificação

Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas
Categoria: Servidores da ANAC

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: AIR

Tipo de Contribuição:

Arquivo anexo: Desdobramento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Item 3.20 "As consequências foram resumidas nos itens abaixo, os quais são seguidos de outras consequências reladas ao longo do diagnóstico apresentado no capítulo anterior:

(...)

- Riscos e exposições geradas por tentativas de aplicar no caso concreto sanções de forma mais razoável e proporcional, mas fora da literalidade dos regulamentos.

(...)

- Multas e outras penalidades desproporcionais

(...)"

Discordo da consequência "Riscos e exposições geradas por tentativas de aplicar no caso concreto sanções de forma mais razoável e proporcional, mas fora da literalidade dos regulamentos". A proporcionalidade de multas já está expressa na outra consequência "Multas e outras penalidades desproporcionais".

Não é razoável assumir como consequência que há risco e exposição em flexibilizar as sanções, fora da literalidade do regulamento. Os agentes públicos fazem o que está na norma e aplicam as sanções da forma como está na norma.

Se a norma está incorreta ou desproporcional, que ela seja corrigida.

Considero inaceitável é esperar que o agente público decidindo sobre um processo sancionatório tenha que avaliar se o que está na norma emitida pela Diretoria é razoável ou não.

Cito como exemplo as recentes decisões da Diretoria em que multas relacionadas a fraudes em horas de voo para obtenção de licenças ou habilitações foram computadas na forma de 1 infração a cada 3 horas de voo. Sou totalmente

a favor que as normas prevejam o cômputo das infrações por hora de voo, mas totalmente contra que exista esse tipo de "criatividade normativa" na decisão de um processo sancionatório. Mesmo vindo da diretoria, essa metodologia

não passou por um processo de Análise de Impacto Regulatório, não passou por consulta pública, não passou pelo crivo da Procuradoria.

Ainda, esperar que os decisores tomem decisões discricionárias e subjetivas vai agravar o problema da despadronização da atuação entre instâncias.

Trago para esta consulta os argumentos que apresentei na Consulta Pública nº 11/2022 sobre Diário de Bordo, e que estão diretamente relacionadas ao tema. O documento foi enviado para o email regulacao.responsiva@anac.gov.br em 10/09/2023.

Permaneço à disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.

Reinaldo Giusti Egas

Justificativa:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido

Fundamento:

O tema destacado na contribuição envolve de fato entendimentos que reavalam a caracterização de circunstâncias agravantes e atenuantes ou a definição de critérios de incidência de sanções, como no precedente referenciado. Tais elementos afetam a avaliação de proporcionalidade, razão pela qual um dos fundamentos do projeto foi a busca por revisão das tipificações de infração, respectivos valores de referência e demais elementos componentes da estrutura de dosimetria das sanções. A despeito da relevante preocupação com previsibilidade e transparência na aplicação das tipificações e dos conceitos jurídicos indeterminados existentes em parte delas, não se vislumbra aplicação completamente mecância e indissociada da função hermenêutica pelas instâncias decisórias. De outro modo, com o objetivo de padronizar práticas, consolidar entendimentos, prover transparânci para o setor e para os próprios agentes internos, a equipe de projeto juntamento com os comitês de fiscalização e de instâncias julgadoras, bem como com a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância tem trabalhado em instrumentos que fomentem tais práticas e inclusive avancem na inclusão do setor como partícipe nas discussões e na consolidação das melhores práticas para a aplicação do processo sancionador.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27562(F) | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: AIR Tipo de Contribuição: Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 3.20 "As consequências foram resumidas nos itens abaixo, os quais são seguidos de outras consequências reladas ao longo do diagnóstico apresentado no capítulo anterior: (...) - Multas e outras penalidades desproporcionais. (...) - Inscrições em CADIN e Dívida Ativa e outros impactos de multas que não podem ser suportadas pelo agente penalizado." Discordo da consequência "Inscrições em CADIN e Dívida Ativa e outros impactos de multas que não podem ser suportadas pelo agente penalizado". Em qualquer serviço público, a regularidade fiscal é pré-requisito para atuação da empresa. O processo sancionatório assegura ampla defesa e contraditório e, uma vez que a infração seja comprovada e seu processo transite em julgado, é obrigação do autuado cumprir sua obrigação e quitar a dívida. Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto. Reinaldo Giusti Egas | |
| Justificativa: | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: Não se discute no item destacado da Análise de Impacto Regulatório a regularidade do procedimento de inscrição em Cadin e cobrança de penalidades inscritas em dívida ativa, o que segue disciplina própria e é naturalmente pretendido pela Agência com o objetivo de garantir o devido enforcement às obrigações e procedimentos presentes na regulamentação. Trata-se, no caso, da capacidade de pagamento de penalidades que a depender de sua dimensão naturalmente podem gerar ônus incompatível com a realidade setorial, em especial para casos envolvendo pessoas físicas, como exemplificado no corpo da Análise de Impacto Regulatório. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27562(G) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 01 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Desdobrado |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Repto as contribuições enviadas na Consulta Interna acerca do Relatório de AIR, não alterado após a consulta interna. As contribuições seguem em anexo, em formato de tabela, por simples conveniência. Peço gentilmente que sejam analisadas e respondidas individualmente. | |
| Justificativa: Não houve publicação da análise das contribuições enviadas na consulta interna. Assim submeto as mesmas contribuições na consulta pública, para que sua análise seja anexada ao processo normativo. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A contribuição mencionada não trata de um ponto específico, mas sim de uma consideração sobre o procedimento interno que levou à proposta apresentada na Consulta Pública. A etapa de contribuições internas foi concebida para receber sugestões com o objetivo de aprimorar a proposta. Por ser um processo interno, preliminar e não obrigatório, é compreensível que não siga todas as formalidades exigidas na etapa da Consulta Pública - essa, sim a etapa em que a Agência sintetiza, em uma proposta formal, todo o conhecimento adquirido durante as fases de análise, pesquisa e consulta à doutrina. É natural que, ao longo desse processo, algumas ideias ou opções levantadas internamente não sejam incorporadas na versão final. Isso faz parte da atividade de refinamento da proposta. No entanto, é importante ressaltar que todas as contribuições dos servidores são altamente valorizadas e fundamentais para enriquecer o debate e orientar as decisões. Mesmo que nem todas as sugestões possam ser adotadas, elas contribuem significativamente para o desenvolvimento da proposta. O mais importante é que as opções escolhidas e formalizadas na proposta apresentada para Consulta Pública estejam devidamente fundamentadas no processo, como ocorreu no presente caso. A Consulta Pública, por sua vez, é o momento formal adequado para fazer considerações sobre a proposta, estando a oportunidade aberta, inclusive, aos servidores da Agência, no exercício de suas prerrogativas como cidadãos. Todavia, entende-se que, no presente caso, a juntada ao processo das contribuições e respectivas análises internas, ainda que em etapa embrionária à elaboração proposta que foi levada à apreciação da Diretoria, é medida que só vem a ressaltar a transparência do processo e o comprometimento de se produzir a melhor proposta de norma, pelo que será acatada a sugestão da contribuição em questão. | |
| Itens alterados na proposta: Incorporação do relatório de análises da consulta interna ao processo, não havendo alteração de redação da proposta em decorrência da contribuição. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27563 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 03 (VI) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro excluir o inciso VI do Art. 3º. | |
| Justificativa: O dispositivo "garantia de que informações voluntariamente compartilhadas com o regulador pelos regulados sirvam preferencialmente para informar medidas de planejamento, de convencimento, de prevenção, de cooperação e de reparação voluntária, resguardado o disposto na política de proteção de dados e informações da ANAC" se sobrepõe à recente Resolução ANAC 709/2023 sobre notificação de desvios e reporte voluntário. O mecanismo proposto não pode servir para blindar o regulado de apuração de irregularidades e de eventuais medidas administrativas. Por essa razão, o programa de notificação de desvios existente estabelece condições bem claras de prazo e condições para que o regulado que faça um reporte voluntário esteja blindado. Não faz sentido incluir aqui dispositivo conflitante que se sobrepõe à Resolução 709. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A redação do dispositivo é clara ao fazer a referência à política de proteção de dados e informações da Anac como limite à sua aplicação. O que existe, portanto, é alinhamento, e não conflito. A existência do dispositivo nesta proposta, que é norma de referência para as interações dos regulados com a fiscalização, somente reforça e promove a política de reportes - dentro dos seus limites. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27564 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 04 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro alterar a redação da seguinte forma: ""Art. 4º A fiscalização compreende o conjunto de ações destinadas ao monitoramento das atividades reguladas e à adoção dos mecanismos de incentivo necessários e adequados à promoção da conformidade às normas aplicáveis e das melhores práticas no setor, a aplicação das providências administrativas necessárias à restauração da conformidade às normas, à mitigação de risco iminente e à aplicação de sanções pecuniárias e restritivas de direitos quando necessário. § 1º A fiscalização da ANAC privilegiará o monitoramento contínuo, a atuação preventiva e educativa, a cooperação entre regulador e regulado, a adoção de mecanismos de incentivo ao cumprimento voluntário de requisitos e a mitigação proporcional dos riscos identificados. § 2º Será incentivada e valorizada a colaboração do regulado na manutenção e elevação dos níveis de segurança e de qualidade dos serviços prestados. § 3º [Remover]. § 4º As ações preventivas, educativas e colaborativas descritas no § 1º não representam permissão para descumprimento de normas e não afastam a aplicação de medidas mais severas de acordo com a gravidade, o risco e o histórico de conduta do ente regulado.""</p> | |
| Justificativa: As alterações são necessárias pois a Regulação Responsiva não exclui medidas mais severas da fiscalização, pelo contrário, implica na aplicação das penalidades máximas nos casos e de condutas absolutamente inadmissíveis ou reiteradas. Assim, não há como desvincular da fiscalização a restauração da conformidade, as medidas acautelatórias e as sancionatórias. O §4º proposto reforça essa posição de não abrir mão das medidas mais duras para os casos mais críticos. No caput, é importante estabelecer ""conformidade às normas aplicáveis"", já que o termo ""conformidade"", sozinho, não especifica a quem o ente regulado deve estar conforme. Quanto à remoção do § 3º, sim, são ótimas as ações educativas, a ANAC já faz e irá continuar fazendo. Porém, não é necessário incluir na Resolução ações de implementação que dependam somente da ANAC. Esse tipo de dispositivo deveria estar no Planejamento Estratégico da Agência, e não na Resolução. Ainda, a inclusão de tal dispositivo permite a interpretação incorreta de que se a ANAC não realizou ação educativa sobre determinado assunto, então haveria omissão de sua parte e o ente regulado poderia alegar que não foi capacitado para cumprir a norma. <td data-kind="ghost"></td> | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A definição de "conformidade" como sendo o estado de "conformidade regulatória" é benéfica, e merece ser incluída na primeira vez que o termo aparece, no caput do artigo 1º da proposta. Entende-se, todavia, que sua repetição ao longo de toda a proposta é desnecessária. Entende-se que o complemento proposto ao caput do artigo 4º da proposta ("a aplicação das providências administrativas necessárias à restauração da conformidade às normas, à mitigação de risco iminente e à aplicação de sanções pecuniárias e restritivas de direitos quando necessário"), são medidas se incluem no "conjunto de ações destinadas ao monitoramento das atividades reguladas e à adoção dos mecanismos de incentivo necessários e adequados à promoção da conformidade" e na "mitigação proporcional dos riscos identificados". Todavia, para deixar mais claro que tais mecanismos também compreendem medidas mais gravosas, como a aplicação de penalidades, a expressão "mecanismos de incentivo" foi alterada no caput, para expressar "mecanismos e incentivos". | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Não se entende necessária a inclusão do §4º como sugerido, porque não ajuda a promover a lógica da proposta, que parte da premissa de que a conformidade é a regra entre os regulados da Agência, e a não conformidade, a exceção – a construção de um ambiente que permita a cooperação e colaboração entre regulador e regulado é exatamente o que se pretende reforçar no §3º do artigo – o que, por óbvio, não afasta desse último a necessidade de cumprimento dos regulamentos da Agência. Na proposta, a avaliação quanto à necessidade de aplicação das medidas administrativas proporcionais à gravidade de uma eventual não conformidade vem em dispositivos seguintes.

Itens alterados na proposta:

"Art. 1º Estabelecer os incentivos e as providências administrativas voltados à promoção da conformidade regulatória e à garantia da segurança e da qualidade da aviação civil e o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC." (NR)

"Art. 4º A fiscalização compreende o conjunto de ações destinadas ao monitoramento das atividades reguladas e à adoção dos mecanismos e dos incentivos necessários e adequados à promoção da conformidade e das melhores práticas no setor." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27565 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 05 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: O Art. 5º descreve apenas parcialmente o poder de polícia da ANAC. Assim, sugiro que um novo artigo seja criado colocando como objeto o poder de polícia e deixando a atuação do agente da ANAC como um de seus aspectos. Recomendo que esse artigo, mais amplo, conte a seguinte: - descrever o poder de polícia da ANAC - especificar a possibilidade de apoio policial, conforme previsto no Art. 2º, parágrafo único, da Lei 10.871/2004; - regulamentar fiscalização conforme previsto nas leis 10871 e 11182; - descrever que o servidor público designado para determinada atividade é a autoridade aeronáutica, e descrever as ações permitidas para um servidor fora de serviço mas que identifique situação que requer ação imediata (fazendo paralelo com a IN 101); - documentar que a evasão ou dificultação de fiscalização pode ser caracterizada como crimes de desobediência ou desacato; - descrever a abrangência da fiscalização (onde pode entrar sem mandado, documentos que devem ser disponibilizados, acesso a sistemas informatizados, etc.); - descrever a possibilidade de medidas para assegurar o exercício do poder de polícia e para produção das provas necessárias, que pode incluir a quebra de sigilo fiscal de forma administrativa (Art. 198, § 1º, inciso II, do Código Tributário Nacional) e representação judicial para busca e apreensão, quebra de sigilo fiscal, bancário, telemático, etc. O texto atual do artigo poderia ser parcialmente aproveitado. | |
| Justificativa: A regulamentação vigente e a minuta apresentada carecem de detalhamento sobre o exercício do poder de polícia pela ANAC, deixando de cobrir aspectos importantes do dia a dia da fiscalização e da aplicação de medidas administrativas. As sugestões apresentadas são baseadas na experiência minha e da ANAC e de casos concretos anteriores. Fazem parte da Regulação Responsiva tanto o papel compreensivo e orientativo da Agência àqueles que buscam cumprir a regra, quanto a atuação firme e contundente sobre violadores intencionais. Um artigo mais abrangente torna esse segundo papel mais evidente, ao mesmo tempo que deixa todos cientes de que condutas graves serão endereçadas com medidas na mesma proporção. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Entende-se que a proposta extrapola o objeto da norma. A padronização das atividades de fiscalização na Anac está estabelecida na Instrução Normativa 101/2016, que não é alterada pela proposta. Não obstante, aponta-se que a resolução proposta foi escrita em termos mais amplos para acomodar a melhor estratégia cabível e as atribuições dos cargos da Agência. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27566 – Nº 27588 – Nº 27610 – Nº 27632 – Nº 27654 – Nº 27681 – Nº 27708 – Nº 27730 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo. | |
| Justificativa: Solicita-se esclarecimento sobre a criação de um ranking ou de alguma forma, ainda que somente para o regulado, será possível acesso ao histórico de conformidade e perfil de comportamento? Haverá parâmetros para esse perfil de comportamento, como englobando, por exemplo, "cooperação do regulado" previsto no art. 8? | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: A necessidade de instauração de um PAS para determinada não conformidade deve estar devidamente fundamentada tecnicamente, devendo o decisor (i) se basear nos elementos de convicção da Agência, e (ii) garantir a coerência entre suas próprias decisões. A operacionalização da decisão fica a cargo da respectiva Superintendência, que, para garantir sua coerência, deve caminhar para o estabelecimento um modelo previsível, e divulgá-lo à medida em que ele vá ganhando consistência, para que se possa orientar suficientemente o regulado daquilo que dele se espera, para que ele possa se conformar ao modelo de virtude. Tendo em conta que, especialmente quanto a novos parâmetros, a constituição de um histórico consistente é atividade que pode levar ainda certo tempo, é possível que o modelo de decisão não alcance sua plenitude de imediato. Ainda assim, será possível usar elementos já conhecidos como parâmetros dessa decisão. A apreciação desses elementos deve ser levada ao conhecimento do regulado, preferencialmente num primeiro momento no âmbito do próprio processo, submetido ao devido contraditório e, posteriormente, de forma mais estruturada, em banco de dados. Não se vislumbra, a princípio, a construção ou montagens de rankings ou pontuações (score), no entanto, intenciona-se que o regulado detentor de histórico consiga ter transparências aos fatos apurados em momento de fiscalização. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27567 – Nº 27589 – Nº 27611 – Nº 27633 – Nº 27655 – Nº 27682 – Nº 27709 – Nº 27731 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 08 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo. | |
| Justificativa: Solicita-se esclarecimento sobre a criação de um ranking ou de alguma forma, ainda que somente para o regulado. Dessa forma, questiona-se se será possível acesso a natureza da não conformidade, histórico de conformidade e cooperação do regulado. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: A necessidade de instauração de um PAS para determinada não conformidade deve estar devidamente fundamentada tecnicamente, devendo o decisor (i) se basear nos elementos de convicção da Agência, e (ii) garantir a coerência entre suas próprias decisões. A operacionalização da decisão fica a cargo da respectiva Superintendência, que, para garantir sua coerência, deve caminhar para o estabelecimento um modelo previsível, e divulgá-lo à medida em que ele vá ganhando consistência, para que se possa orientar suficientemente o regulado daquilo que dele se espera, para que ele possa se conformar ao modelo de virtude. Tendo em conta que, especialmente quanto a novos parâmetros, a constituição de um histórico consistente é atividade que pode levar ainda certo tempo, é possível que o modelo de decisão não alcance sua plenitude de imediato. Ainda assim, será possível usar elementos já conhecidos como parâmetros dessa decisão. A apreciação desses elementos deve ser levada ao conhecimento do regulado, preferencialmente num primeiro momento no âmbito do próprio processo, submetido ao devido contraditório e, posteriormente, de forma mais estruturada, em banco de dados. Não se vislumbra, a princípio, a construção ou montagens de rankings ou pontuações (score), no entanto, intenciona-se que o regulado detentor de histórico consiga ter transparências aos fatos apurados em momento de fiscalização. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27568 – Nº 27590 – Nº 27612 – Nº 27634 – Nº 27656 – Nº 27683 – Nº 27710 – Nº 27732 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 12 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo. | |
| Justificativa: Sugere-se necessário deixar claro a hipótese do § único do artigo 35. Dessa forma, solicita-se fazer ressalva para a individualização de conduta para o caso de responsabilidade solidária. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O parágrafo único do art. 36 já esclarece as circunstâncias em que poderá ser reconhecida a natureza continuada de infrações constatadas em distintas oportunidades fiscalizatórias, que são quando as infrações forem de natureza idêntica, praticadas em um mesmo contexto e não houver notificação anterior da infração ou determinação de correção, não sendo identificada necessidade de alteração do art. 12. Em relação à responsabilidade solidária, duas ou mais pessoas respondem pela mesma infração, tanto para condutas comissivas quanto omissivas, já sendo estabelecido no art. 39 da proposta as condições para a aplicação da responsabilidade solidária, cabendo fazer ressalva que esta só é aplicada quando assim previsto pela legislação. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27569 – Nº 27591 – Nº 27613 – Nº 27635 – Nº 27657 – Nº 27684 – Nº 27711 – Nº 27733

| Identificação | |
|--|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 14 (IV) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e hora da ocorrência, salvo impossibilidade devidamente justificada. | |
| Justificativa: Se a data e o local de ocorrência da infração não forem identificáveis ou não se aplicarem ao tipo de infração, caberá ao responsável pela autuação justificar a ausência. Desta forma, serão preservadas a legalidade do ato, bem como a ampla defesa do autuado. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Alterado o inciso IV para "descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração". E incluído um parágrafo com o conteúdo "§ 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." A inserção do parágrafo descrito acima, estabelecendo que todas as informações necessárias para a plena compreensão da infração imputada integram a sua descrição, garante a preservação dos direitos do autuado. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 14 "IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração; (...) § 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do interessado ou de testemunhas. § 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identificação de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27570 – Nº 27592 – Nº 27614 – Nº 27636 – Nº 27658 – Nº 27685 – Nº 27712 – Nº 27734

Identificação

Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Associação

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 16

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

§ 2º Os prazos processuais expressos em dias computar-se-ão somente em dias úteis.

Justificativa:

Como bem pontuado no item 6.16 da Nota Técnica 1/2024, a unificação dos prazos processuais ocorreu de forma similar ao implementado pelo Código de Processo Civil, reconhecidamente uma legislação moderna processual. Desta forma, considerando a complexidade que a nova norma proposta pela ANAC trará ao autuado, extinguindo-se a possibilidade de confissão e aplicação do desconto de 50% ao invés da apresentação de defesa, por exemplo, propõe-se a contagem de prazos processuais em dias úteis como forma de preservar a integral oportunidade de que o autuado se defenda, em prestígio ao princípio da ampla defesa. Convém lembrar que, a partir da vigência da nova norma, as manifestações e defesas tornar-se-ão mais complexas com a obrigatoriedade de demonstração, por exemplo, de circunstâncias atenuantes ou agravantes, análise de necessidade de instauração de PAS, com diversos critérios, eventuais demonstrações das causas elencadas no artigo 27, I, etc. Aliada a nova complexidade da norma, em razão da não obrigatoriedade de uma defesa técnica promovida por um advogado, o Administrado corre o risco de ter sua defesa prejudicada caso entenda, em segundo momento após recebimento da autuação, que necessitará de um advogado.

Resultado da análise: contribuição acatada

Fundamento:

A adoção da contagem dos prazos em dias úteis favorece a distribuição isonômica dos prazos considerando períodos legais que instituem feriados e reduzem a disponibilidade para o trabalho. No mesmo sentido, promove a dignidade da pessoa humana ao permitir o afastamento nos períodos de festividades e finais de semana. Demais disso, há a tendência no ordenamento jurídico brasileiro pela adoção dessa forma de contagem de prazos, já adotada no Código de Processo Civil e atualmente prevista na proposta legislativa de reforma da Lei n. 9784 (PL 2481/2022).

Nesse sentido, acata-se a proposta de adoção da contagem dos prazos em dias úteis. Contudo, visando não descurar da celeridade, da razoabilidade e da eficiência, ajustam-se os prazos inicialmente previstos em 20 dias, para 15 dias úteis.

Itens alterados na proposta:

Art. 16. (...)

"§ 1º Os prazos expressos em dias serão contados somente em dias úteis.

§ 2º Compete ao interessado, caso haja impacto na contagem do prazo, informar os feriados locais de seu domicílio, no momento da apresentação da manifestação, sob pena de não poder fazê-lo posteriormente.

§ 3º Os prazos previstos nos arts. 18, 19, inciso I, alínea "b", 38, 44, § 1º, e 56, desta Resolução, não são considerados processuais e computar-se-ão de modo contínuo." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27571 – Nº 27593 – Nº 27615 – Nº 27637 – Nº 27659 – Nº 27686 – Nº 27713 – Nº 27735

| Identificação | |
|---|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 22 |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 22. Caberá ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado, podendo formular alegações e apresentar documentos até a decisão de primeira instância, que deverão ser objeto de consideração pelo julgador. | |
| Justificativa: A sugestão de alteração visa à adequação da norma à Lei 9784/99 e ao princípio da paridade de armas, considerando que a administração pode converter o julgamento em diligência para sanar falhas, por exemplo, além de exercer o poder de autotutela. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O momento de apreciação de alegações do regulado segue a regra da Lei nº 9.784, art. 3º, "III - formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente". Portanto, avaliamos que a alteração do texto é oportuna. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 22. Caberá ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado. (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27572 – Nº 27594 – Nº 27616 – Nº 27638 – Nº 27660 – Nº 27687 – Nº 27714 – Nº 27736

| Identificação | |
|---|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 |
| Tipo de Contribuição: Alteração | |
| Arquivo anexo: Não | |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 2º Não serão considerados novos elementos probatórios as análises ou manifestações de área técnica que tenham se baseado unicamente em elementos constantes do processo ou de conhecimento inequívoco do autuado. | |
| Justificativa: Sugere-se o texto para facilitar o entendimento da redação dos parágrafos citados, bem como conferir maior segurança jurídica para o Administrado e Administração. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O disposto no § 2º tem por objetivo esclarecer que nem sempre será necessária a abertura de prazo para manifestação do autuado, especialmente quando do resultado da diligência não for acrescentado elemento novo ao processo, em atenção ao princípio da eficiência. A despeito de não se identificar falha ou fragilidade na aplicação do dispositivo, entende-se oportuna a sua supressão do corpo da Resolução proposta, de modo a retirar delimitação prévia à caracterização de elementos como probatórios ou essenciais à ampla defesa e ao contraditório. Nesse sentido, cumpre à autoridade responsável pela instrução e pelo julgamento do processo sancionador a avaliação de eventuais elementos adicionados ao processo com o objetivo de avaliar a necessidade de intimação do interessado para nova manifestação, nos moldes do § 1º do mesmo artigo 24 (renumerado). | |
| Itens alterados na proposta: Art. 24 (RENUMERADO). "§ 1º Se as diligências adicionarem novos elementos probatórios que possam influenciar a decisão administrativa, o interessado será intimado para se manifestar sobre a nova documentação no prazo de quinze dias" (NR) Suprimido o § 2º da minuta submetida à Consulta Pública. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27573 – Nº 27595 – Nº 27617 – Nº 27639 – Nº 27661 – Nº 27688 – Nº 27715 – Nº 27737

| Identificação | |
|--|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 |
| Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não | |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 5º O autuado deverá ser intimado para que, no prazo de 5 (cinco) dias, manifeste-se sobre a decisão de separação dos autos de infração em processos autônomos, podendo, após, a autoridade reconsiderar sua decisão. | |
| Justificativa: Sugere-se o texto para facilitar o entendimento da redação dos parágrafos citados, bem como conferir maior segurança jurídica para o Administrado e Administração. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O ato de reunir ou de separar processos consiste em medida da autoridade de julgamento que não acrescenta elementos novos. Em regra, não haverá interrupção do julgamento e a decisão de reunião ou separação de processos poderá ser impugnada na fase recursal. A reabertura de prazo nessa situação seria medida contrária à eficiência do processo. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27574 – Nº 27596 – Nº 27618 – Nº 27640 – Nº 27662 – Nº 27689 – Nº 27716 – Nº 27738

| Identificação | |
|---|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 |
| Tipo de Contribuição: Esclarecimento | |
| Arquivo anexo: Não | |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo. | |
| Justificativa: | |
| Permanecem as dúvidas quanto à questão de gravidade da não conformidade, histórico e comportamento do regulado. Será criado um sistema de score? Quais critérios mínimos serão utilizados para balizar a decisão? Há a preocupação de que o excesso de discricionariedade conduza os processos para um cenário de ilegalidade. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: | |
| Aponta-se que a norma sobre incentivos e providências voltados para a promoção de conformidade foi apresentada em conjunto com a norma que dispõe sobre as infrações à regulamentação da aviação civil e que estabelece valores-base de multa para as infrações. Essa segunda norma foi construída de modo a refletir nos valores-base propostos a gravidade de cada conduta ali contida, bem como trouxe, para alguns elementos específicos, níveis de gravidades pré-determinados (art. 3º da referida norma). Não obstante o previsto na norma de infrações. | |
| A construção do acompanhamento do histórico de conformidade e da análise do perfil de comportamento dos regulados, conforme indicado no art. 6º se dará, principalmente, mas não exclusivamente, por meio de registro nos sistemas de controle da Anac. Não se vislumbra, a princípio, a construção ou montagens de rankings ou pontuações (score), no entanto, intenciona-se que o regulado detentor de histórico consiga ter transparências aos fatos apurados em momento de fiscalização. | |
| Por fim, reforça-se que toda decisão administrativa deve apresentar claramente sua fundamentação e critérios adotados para o caso específico, para permitir, assim, a devida apresentação de ampla defesa e contraditório. Nos termos da norma proposta, além de referido histórico de conformidade e de cooperação do regulado, outros aspectos, como a criticidade da não conformidade identificada, as circunstâncias que envolvem o fato, a conduta, e as circunstâncias agravantes e atenuantes são critérios a serem considerados na estruturação da decisão dentro do Processo Administrativo Sancionador. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27575 – Nº 27597 – Nº 27619 – Nº 27641 – Nº 27663 – Nº 27690 – Nº 27717 – Nº 27739

| Identificação | |
|--|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 31 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo. | |
| Justificativa: | |
| Existem dúvidas sobre os critérios estabelecidos e sobre os seguintes questionamentos: Os critérios serão construídos? Será dada publicidade? O setor será consultado? É importante que o Autuado possa se manifestar, até mesmo como forma de colaboração para formação de uma opinião mais sólida. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: | |
| <p>A obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são inovações normativas propostas para o processo decisório das providências administrativas sancionatórias da Anac. Como se depreende de suas denominações, a obrigação de fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de praticar uma conduta diversa de suas obrigações já previstas nos normativos vigentes. Já a obrigação de não fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de deixar de praticar uma conduta que lhe seria permitida, ou seja, é uma abstenção de praticar uma conduta ou explorar um serviço, que normalmente poderia ser feito, em benefício dos usuários da aviação civil.</p> <p>É dizer, a obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são determinações impostas pela Anac para que alguém faça ou deixe de fazer algo, com caráter punitivo, em decorrência do descumprimento de uma obrigação legal ou normativa. O foco destas providências administrativas deve estar centrado no usuário da aviação civil, agregando-lhe algum ganho ou benefício em decorrência da ação sancionatória imposta ao infrator. Em resumo, não se trata, portanto, de cumprimento de requisitos normativos obrigatórios (RBAC, Resoluções, Instruções Suplementares, etc.), mas sim imposições ou restrições de caráter sancionatório.</p> <p>Como consta do art. 30, § 2º, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções serão considerados o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída em toda ou em parte.</p> <p>Esclarece-se que na decisão administrativa que contiver obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta.</p> <p>Não haverá consulta ampla ao setor regulado quando da aplicação de sanção de fazer ou de não fazer, será consultado apenas o regulado sancionado, para que se manifeste nos termos previsto no art. 30, §4º e posteriores.</p> <p>Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusiva do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30), cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada.</p> <p>A publicidade de aplicação de sanção de fazer e de não fazer seguirá os mesmos ritos de qualquer outro processo administrativo sancionador, ficando restrito o acesso às informações a processos apenas nos casos previstos em lei.</p> | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27576 – Nº 27598 – Nº 27620 – Nº 27642 – Nº 27664 – Nº 27691 – Nº 27718 – Nº 27740 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 32 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo. | |
| Justificativa: Há uma parte da multa que pode não ser substituída pelas obrigações de fazer e de não fazer. Nesse cenário, qual seria o destino dessa multa? Também ficará suspensa até o cumprimento da obrigação de fazer ou não fazer e somente após será paga? | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: Como consta do art. 30, § 2º, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções serão considerados o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída em toda ou em parte. Cumpre destacar que a resolução prevê expressamente a possibilidade de substituição apenas de parte do valor da sanção de multa. A parte referente à sanção de multa seguirá seu fluxo normal, como qualquer outra multa aplicada, observando seus prazos e procedimentos relacionados ao seu pagamento previstos no art. 56, ou seja, o pagamento da multa deverá ser efetuado no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir do recebimento da intimação da decisão de aplicação da sanção. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27577 – Nº 27599 – Nº 27621 – Nº 27643 – Nº 27665 – Nº 27692 – Nº 27719 – Nº 27741 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 32 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 5º A negativa ou ausência de manifestação no prazo implicam seguimento do processo sancionador com a sanção de multa. § 6º A ANAC deverá, em caso de aceite parcial, avaliar a propositura de celebração de acordo ou outro instrumento de compromisso contratual, promovendo o seguimento do processo sancionador apenas em caso de não cumprimento dos requisitos do art. 40 desta Resolução, de forma motivada com a indicação dos fatos e fundamentos jurídicos. § 7º O prazo para interposição dos recursos de que tratam os arts. 41 e 50 desta Resolução começa a correr após término do prazo do aceite. § 8º O aceite implicará o reconhecimento da prática da infração e a renúncia do direito de litigar administrativamente em relação à infração. § 9º No caso de aceite, a multa correspondente será lançada e terá suspensa sua exigibilidade durante o prazo de cumprimento da obrigação de fazer ou de não fazer. | |
| Justificativa: Em caso de aceite parcial, ao invés de seguimento obrigatório do processo sancionador, sugere-se a possibilidade de proposta do regulador ou do regulado de transação administrativa se preenchidos os requisitos do artigo 40. Entende-se que esta proposta de alteração, privilegiando a solução alternativa de conflito, está mais bem adequada aos princípios da regulação responsável. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Os instrumentos previstos no art. 40 não se confundem com as sanções de obrigação de fazer e obrigação de não fazer. As transações administrativas e instrumentos consensuais contidos no art. 40 são acordos, de caráter excepcional e alternativo à sanção aplicável ao caso conforme tipificação e regras de dosimetria cabíveis, que podem ser propostos pela Anac quando observada situação em que a medida sancionatória possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança da aviação civil. Já as obrigações de fazer e de não fazer, de que tratam os artigos 28 e 29 são providências administrativas de caráter regular e sancionatório, e fazem parte do rol estabelecido no art. 27, juntamente com a advertência, multa, suspensão e cassação. Elas são possíveis resultados de um processo administrativo sancionador (PAS), instaurado quando constatada não conformidade que justifique a lavratura de auto de infração. As providências administrativas sancionatórias contidas nos artigos 28 e 29 possuem caráter impositivo e sancionador, como seu próprio nome diz, e são decorrências dos ritos do PAS, como qualquer outro tipo de sanção prevista no art. 27. Esclarece-se que na decisão administrativa que resultar em sanção de obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta, nos termos estabelecidos no art. 30 e parágrafos. Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusivo do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30). Cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Por fim, aponta-se que no processo administrativo sancionador não se caracteriza a existência de conflito, sendo que em todo o seu transcorrer são assegurados os devidos espaços para defesa e contraditório. Ademais, o retorno à conformidade regulatória é dever do ente regulado (art. 6º), independentemente do tipo de providência administrativa sancionatória aplicada em um processo administrativo sancionador, e a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração e a adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência já constituem circunstâncias atenuantes.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27578 – Nº 27600 – Nº 27622 – Nº 27644 – Nº 27666 – Nº 27693 – Nº 27720 – Nº 27742

| Identificação | |
|---|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 33 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo. | |
| Justificativa: Sem dúvida que este tipo de sanção é uma das principais novidades da proposta, entretanto, não está claro quais serão essas obrigações e se, depois de montado um cronograma, a empresa aérea poderá pedir alterações ou novas adequações para o fiel cumprimento. Além disso, como se dará a montagem, discussão e definição do cronograma para cumprimento da obrigação? Será por meio de meras manifestações ou as empresas poderão marcar reuniões com os agentes da ANAC? | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: Primeiramente, aponta-se que, como consta do art. 30, § 2º, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções será considerado o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída no todo ou em parte pela obrigação fixada. Nesse sentido, esclarece-se que na decisão administrativa que contiver obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta. Uma vez aceita, o sancionado deverá observar estritamente os prazos e condições estabelecidos na decisão administrativa, e eventuais pedidos de alteração de prazo deverão observar as condições contidas na decisão administrativa, e deverão ser direcionados à autoridade decisória para avaliação quanto à viabilidade. Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusivo do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30), cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada. A resolução proposta não impede que os interessados durante o seu prazo de manifestação (art. 30, §4º) solicitem eventual realização de reunião para esclarecimento. No entanto, a realização ou não de referida reunião não é vinculativa ou obrigatória para a aplicação dos termos da resolução. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27579 – Nº 27601 – Nº 27623 – Nº 27645 – Nº 27667 – Nº 27694 – Nº 27721 – Nº 27743

| Identificação | |
|--|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 33 |
| Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não | |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: §4º Os prazos fixados poderão ser alterados, desde que o regulado apresente, antes do término tempestivo do cumprimento, elementos hábeis que justifiquem a adequação no cronograma firmado anteriormente. | |
| Justificativa: O art. 33 e parágrafos são omissos sobre a possibilidade de alterar e/ou readequar o cronograma posteriormente firmado com a ANAC, seja por algum motivo de força maior ou alteração da operacionalidade da própria companhia. Dessa forma, sugere-se a criação de novo parágrafo, conforme contribuição inserida. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Não se faz necessário o parágrafo proposto. Aponta-se que da decisão administrativa que contiver obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta. Uma vez aceita, o sancionado deverá observar estritamente os prazos e condições estabelecidos na decisão administrativa, e eventuais pedidos de alteração de prazo deverão observar as condições contidas na decisão administrativa, e deverão ser direcionados à autoridade decisora para avaliação quanto à viabilidade. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27580 – Nº 27602 – Nº 27624 – Nº 27646 – Nº 27668 – Nº 27695 – Nº 27722 – Nº 27744

| Identificação | |
|---|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento sobre o referido artigo. | |
| Justificativa: | |
| <p>A ausência de critério para ponderar agravantes e atenuantes e o fato de que agravantes constituem o dobro das atenuantes causa insegurança jurídica, inclusive pelo fato de que há agravantes que podem constituir bis in idem.</p> <p>A aplicação das circunstâncias agravantes e atenuantes na composição de dosimetria da pena causa preocupação, pois não está claro quais são os parâmetros para aplicação das circunstâncias, se todos terão o mesmo peso ou pesos específicos e quais critérios serão adotados que influenciarão no resultado final do valor da sanção.</p> <p>Por exemplo, o item 4.14 da nota técnica 1/2024 diz que a (...) identificação de prática que evidencie violação ao dever de lealdade e boa-fé foi inserida no rol de circunstâncias agravantes, a qual pode assumir peso relevante para agravar o valor-base da multa, mas nada se fala de qual seria esse peso relevante ou se existem critérios que determinam os pesos dados as circunstâncias.</p> <p>Adiante, o item 8.10 diz que as áreas técnicas desenvolverão atos específicos para a aplicação das circunstâncias agravantes e atenuantes. Como isso ocorrerá? Quais serão esses atos? Haverá consulta ao setor? A construção e publicação ocorrerá em que formato? Passará a compor o anexo da nova proposta de resolução em substituição a 472 ou a proposta de resolução em que se tipificam as infrações a regulamentação da aviação civil?</p> | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: | |
| <p>A revisão do modelo de dosimetria presente na Resolução nº 472/2018 teve como uma de suas premissas a adoção de solução que permita maior proporcionalidade e razoabilidade entre a criticidade e as circunstâncias das infrações apuradas pela Agência e a consequente penalidade aplicável pela Agência. Nesse cenário, foi ampliada a margem de atenuação e de agravamento, bem como ampliado o leque de circunstâncias a serem avaliadas pela Agência.</p> <p>No que se refere aos parâmetros para incidência das circunstâncias, considerando o diálogo com o setor durante a consulta pública e com o público interno, foi revista a proposta apresentada, com a fixação de referências para cada circunstância atenuante e agravante. Com o objetivo de garantir margem para adequação ao caso concreto, considerando a possibilidade de que haja incidência em grau reduzido ou mesmo um efeito predominante da circunstância na avaliação do caso, acrescenta-se dispositivo que permite, sempre de modo fundamento e de acordo com elementos concretos extraídos dos autos, que os percentuais sejam acomodados, resguardados também limites mínimos e máximos.</p> | |
| Itens alterados na proposta: | |
| <p>"Art. 33. São circunstâncias atenuantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:</p> <p>I - o reconhecimento expresso e inequívoco da prática da infração: - 40% (quarenta por cento);</p> <p>II - a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração: - 30% (trinta por cento);</p> <p>III - a adoção de providências adequadas para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência: - 40% (quarenta por cento); e</p> | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

IV - a inexistência de sanção aplicada ao regulado em decisão que tenha se tornado definitiva no período de um ano anterior à data do cometimento da infração em julgamento: - 20% (vinte por cento).

Art. 34. São circunstâncias agravantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:

I - a reincidência: + 30% (trinta por cento);

II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC: + 50% (cinquenta por cento);

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração: + 30% (trinta por cento);

IV - a exposição de pessoas a risco ou a degradação dos níveis de segurança operacional ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita: + 40% (quarenta por cento);

V - o dano material a bens privados ou a violação de outros direitos de terceiros: + 20% (vinte por cento);

VI - o dano material a bens públicos: + 30% (trinta por cento); e

VII - a ocorrência de lesão física ou morte: + 50% (cinquenta por cento).

Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva.

Art. 35. O valor da multa para cada infração será calculado a partir do valor-base correspondente, ao qual será acrescentado o percentual resultante do somatório das circunstâncias atenuantes e agravantes incidentes no caso.

§ 1º Os percentuais previstos no art. 34 desta Resolução poderão ser aumentados até o dobro, de maneira fundamentada, considerando o grau de realização da circunstância.

§ 2º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% (vinte por cento) e máximo de 300% (trezentos por cento) do valor-base de multa previsto para cada infração, ressalvada a incidência do fator multiplicador previsto no art. 37 desta Resolução.

(...)" (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27581 – Nº 27603 – Nº 27625 – Nº 27647 – Nº 27669 – Nº 27696 – Nº 27723 – Nº 27745 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica.</p> <p>§ 1º São circunstâncias atenuantes:</p> <p>I - a ação do infrator não ter sido fundamental para a consecução do evento;</p> <p>II - o reconhecimento da prática da infração;</p> <p>III - a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração;</p> <p>IV - a adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; e</p> <p>V - a inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicado sanção ao regulado no período de um ano anteriormente à data do cometimento da infração em julgamento; e</p> <p>§ 2º São circunstâncias agravantes:</p> <p>I - a reincidência;</p> <p>II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC;</p> <p>III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração não associadas ao custo do adimplemento em si;</p> <p>IV - a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé objetiva que rege as relações entre regulado e regulador;</p> <p>V - a exposição de pessoas ou da segurança de voo a risco;</p> <p>VI - o dano material a bens privados de terceiros ou a bens públicos.</p> | |
| Justificativa: | |
| A proposta de alteração do texto minora a insegurança jurídica causada pela ausência de definição de aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes, bem como a desproporcionalidade da quantidade de circunstâncias agravantes frente as atenuantes. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: | |
| O rol ampliado de circunstâncias atenuantes e agravantes presente na proposta contempla elementos que se destacam para a Agência no sentido de elementos caracterizadores de uma conduta proativa e voltada à garantia da conformidade, mitigação de riscos e redução das repercuções negativas de infrações, ou, em outra medida, caracterizadores de conduta que se distancia do ideal de zelo pela conformidade e transparéncia para com o regulador e usuários dos serviços. | |
| Em que pese a existência de número superior de circunstâncias agravantes, tal construção derivou do fato de a proposta já contar com instrumentos de não instauração de processo sancionador e de instrumento de desconto no valor da penalidade em favor da conclusão do processo ainda em primeira instância administrativa, bem como de uma base estatística que indica a prevalência de circunstâncias atenuantes no histórico de processos apreciados nos últimos anos. | |
| As multas administrativas representam um dos incentivos presentes na pirâmide de enforcement da Agência e não podem ser avaliadas de modo isolado. Com base na sistemática de melhor segregação de casos em que o processo sancionador seja necessário, foram revisitadas todas as tipificações de não conformidade, foram estabelecidos | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

grupos de agentes regulados com o objetivo de melhor escalonar valores de multa de acordo com o porte das operações e a especificidade do segmento envolvido, bem como foram reavaliados os valores de referência para cada conduta descrita.

Observa-se, portanto, que a proposta encontra-se aderente às melhores práticas regulatórias e garante a devida previsibilidade e proporcionalidade da intervenção da Agência. Em atenção ao diálogo com o setor durante a consulta pública e com o público interno, foi revista a proposta apresentada, com a fixação de referências para cada circunstância atenuante e agravante. Com o objetivo de garantir margem para adequação ao caso concreto, considerando a possibilidade de que haja incidência em grau reduzido ou mesmo um efeito predominante da circunstância na avaliação do caso, acrescenta-se dispositivo que permite, sempre de modo fundamento e de acordo com elementos concretos extraídos dos autos, que os percentuais sejam acomodados, resguardados também limites mínimos e máximos.

Itens alterados na proposta:

"Art. 33. São circunstâncias atenuantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:

I - o reconhecimento expresso e inequívoco da prática da infração: - 40% (quarenta por cento);

II - a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração: - 30% (trinta por cento);

III - a adoção de providências adequadas para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência: - 40% (quarenta por cento); e

IV - a inexistência de sanção aplicada ao regulado em decisão que tenha se tornado definitiva no período de um ano anterior à data do cometimento da infração em julgamento: - 20% (vinte por cento).

Art. 34. São circunstâncias agravantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:

I - a reincidência: + 30% (trinta por cento);

II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC: + 50% (cinquenta por cento);

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração: + 30% (trinta por cento);

IV - a exposição de pessoas a risco ou a degradação dos níveis de segurança operacional ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita: + 40% (quarenta por cento);

V - o dano material a bens privados ou a violação de outros direitos de terceiros: + 20% (vinte por cento);

VI - o dano material a bens públicos: + 30% (trinta por cento); e

VII - a ocorrência de lesão física ou morte: + 50% (cinquenta por cento).

Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva.

Art. 35. O valor da multa para cada infração será calculado a partir do valor-base correspondente, ao qual será acrescentado o percentual resultante do somatório das circunstâncias atenuantes e agravantes incidentes no caso.

§ 1º Os percentuais previstos no art. 34 desta Resolução poderão ser aumentados até o dobro, de maneira fundamentada, considerando o grau de realização da circunstância.

§ 2º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% (vinte por cento) e máximo de 300% (trezentos por cento) do valor-base de multa previsto para cada infração, ressalvada a incidência do fator multiplicador previsto no art. 37 desta Resolução.

(...)" (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27582 – Nº 27604 – Nº 27626 – Nº 27648 – Nº 27670 – Nº 27697 – Nº 27724 – Nº 27746

Identificação

Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Associação

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34

Tipo de Contribuição: Esclarecimento

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Solicita-se esclarecimento sobre o referido Artigo.

Justificativa:

O que seria essa “coerência das decisões”? As decisões terão que ter a juntada de outros julgados da turma colegiada da ANAC, como ocorre nos Tribunais Judiciais e Tribunais de Contas?

No que diz respeito às porcentagens de 20% a 300% sobre o valor-base da infração, nada diz sobre a possibilidade de redução abaixo do valor-base. Em que pese o abatimento de 25% ao deixar de recorrer, não quer dizer, necessariamente, que esse desconto ficará abaixo do valor-base da infração.

Nitidamente haverá um aumento nos valores das multas, mesmo considerando as remotas hipóteses de aplicações mínimas de 20% na dosimetria da multa sobre o valor-base, mais o desconto de 25% do prazo recursal, entretanto, no antigo rito processual, era possível pagar a multa abaixo do valor médio, o que não ficou claro nessa proposta de alteração.

Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido

Fundamento:

A expressão "coerência das decisões" foi inserida na proposta com o objetivo de garantir uniformidade e padronização para a definição da incidência das circunstâncias e para a fixação dos respectivos pesos. No que se refere aos parâmetros para incidência das circunstâncias, considerando o diálogo com o setor durante a consulta pública e com o público interno, foi revista a proposta apresentada, com a fixação de referências para cada circunstância atenuante e agravante. Com o objetivo de garantir margem para adequação ao caso concreto, considerando a possibilidade de que haja incidência em grau reduzido ou mesmo um efeito predominante da circunstância na avaliação do caso, acrescenta-se dispositivo que permite, sempre de modo fundamento e de acordo com elementos concretos extraídos dos autos, que os percentuais sejam acomodados, resguardados também limites mínimos e máximos.

Nesse sentido, a expressão em questão continua oportuna de modo a trazer garantia ao setor regulado no sentido de que as instâncias decisórias manterão estratégias e instrumentos voltados à consolidação de entendimentos, padronização de práticas e orientação ao setor regulado acerca da aplicação das regras de dosimetria presentes na resolução.

Veja-se, a partir da estrutura definida, que o limite da incidência de circunstâncias atenuantes (redução para até um quinto do valor-base de multa previsto para a infração). Essa redução até um quinto pode ainda ser cumulada com a adoção da renúncia ao direito de recorrer (redução de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o valor final da multa). Veja-se que no modelo vigente permite-se unicamente a aplicação do percentual de 50%, com limitações processuais inerentes ao instituto, ou, no caso de maior número de atenuantes que agravantes, aplicação da multa no valor mínimo, que corresponde a um redutor de 42,86% em relação ao patamar médio (todas as tabelas de multas da Resolução nº 472/2018 possuem valores de multa proporcionais a 4 (mínimo), 7 (médio) e 10 (máximo)).

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27583 – Nº 27605 – Nº 27627 – Nº 27649 – Nº 27671 – Nº 27698 – Nº 27725 – Nº 27747 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Outra sugestão seria manter o §3º como está na proposta e acrescentar o §6º: § 6º O valor da sanção poderá ser reduzido em até 50%, considerando as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, do valor-base de multa previsto para cada infração. | |
| Justificativa: No texto original do §3º, interpreta-se que não terão mais multas abaixo dos valores-base das infrações, como acontece no artigo 28, “caput” da Resolução 472 (requerimento sumário de desconto de 50% do valor médio da multa), fato este que impactará drasticamente no provisionamento da empresa, diante da ausência de segurança na previsibilidade das futuras sanções pendentes de julgamento. Não está claro qual seria a margem de porcentagem para as possíveis atenuantes, mas somente, há agravantes. Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Conforme a nova estrutura do modelo de dosimetria, a incidência das circunstâncias atenuantes permite a adequação do valor-base de multa ao caso concreto, com redução até o patamar de um quinto ou majoração até o patamar do triplo do valor-base de acordo com os elementos do caso concreto sob exame. Tal modelo de dosimetria tem por base a estrutura mais ampla de interlocução com os agentes e de seleção do melhor conjunto de incentivos para que a situação de não conformidade seja superada e novas situações análogas pelo mesmo agente ou terceiros sejam evitadas. Como se observa dos dispositivos iniciais da resolução, já há mecanismos que permitem inclusive a adoção de soluções de retorno à conformidade imediata sem que haja lavratura do auto de infração. Quando verificado que o caso exige a aplicação de sanção, as regras de dosimetria permitem que, a partir da avaliação das peculiaridades do caso concreto, o valor-base de multa seja acomodado em faixas mais elásticas para tornar a solução do caso proporcional à sua criticidade e aos impactos observados. A partir da reavaliação da proposta no âmbito da consulta pública, o peso de cada circunstância passa a vir expresso, em faixas, no corpo da própria resolução, notadamente o fator de redução de 40% (quarenta por cento) para a circunstância “reconhecimento da prática da infração”. Além do referido fator, a resolução ainda prevê o desconto de 25% (vinte e cinco por cento) no valor final da multa para a adoção da renúncia ao direito de recorrer. Somados, tais benefícios conferem redução maior que o desconto de 50% anteriormente previsto na Resolução 472/2018 (arbitramento sumário). Com tal sistemática, as regras de dosimetria já apresentam estrutura mais favorável ao autuado que adota prática de reconhecimento e redução de litígio administrativo, superando-se no geral as dificuldades identificadas no anterior procedimento de arbitramento sumário, bem como permitindo que para todos os casos sejam efetivamente avaliadas todas as circunstâncias e ponderações aplicáveis ao caso para fixação de penalidade em patamar proporcional e razoável. | |
| Itens alterados na proposta: "Art. 35. O valor da multa para cada infração será calculado a partir do valor-base correspondente, ao qual será acrescentado o percentual resultante do somatório das circunstâncias atenuantes e agravantes incidentes no caso. § 1º Os percentuais previstos no art. 34 desta Resolução poderão ser aumentados até o dobro, de maneira fundamentada, considerando o grau de realização da circunstância. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

§ 2º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% (vinte por cento) e máximo de 300% (trezentos por cento) do valor-base de multa previsto para cada infração, ressalvada a incidência do fator multiplicador previsto no art. 37 desta Resolução.

(,,)." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27584 – Nº 27606 – Nº 27628 – Nº 27650 – Nº 27672 – Nº 27699 – Nº 27726 – Nº 27748

| Identificação | |
|---|--|
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador |
| Categoria: Associação | Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 |
| Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não | |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 4º Para fins de aferição da dosimetria, deverá ser considerado o contexto fático existente à época da conduta, exceto as circunstâncias previstas nos incisos I a III do § 1º, as quais poderão ser consideradas até o julgamento de primeira instância (art. 19). | |
| Justificativa: A alteração proposta tem o objetivo de guardar coerência com a adequação à Lei 9784/99 e ao que foi proposto de alteração para o artigo 22, mantendo a possibilidade de consideração de novos fatos e/ou documentos até a decisão de primeira instância. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O normativo cria uma abertura para que não apenas o contexto da constatação da infração seja considerado, mas também elementos posteriores ao próprio início do processo sancionador. A delimitação do marco limite referente ao prazo para apresentação da defesa leva em consideração a relevância para a Agência de que as ações sejam adotadas no curto prazo, de modo a demonstrar a proatividade do agente na intervenção necessária à superação do contexto de falha identificado, bem como à necessidade de estabilidade processual para tomada de decisão. | |
| Observe-se que aqui tratamos da avaliação de um comportamento positivo voltado à superação do estado de não conformidade e suas consequências, outra coisa é a previsão de que elementos para a defesa no processo sancionador podem ser apresentados até o momento da decisão, as quais envolvem a oportunidade para que o agente conteste e apresente elementos que possam desqualificar ou exigir a revisão da caracterização da infração, materialidade, autoria, tipificação, etc. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 35. "§ 2º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% (vinte por cento) e máximo de 300% (trezentos por cento) do valor-base de multa previsto para cada infração, ressalvada a incidência do fator multiplicador previsto no art. 37 desta Resolução." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27585 – Nº 27607 – Nº 27629 – Nº 27651 – Nº 27673 – Nº 27700 – Nº 27727 – Nº 27749

Identificação

Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Associação

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 38

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Art. 38. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração da mesma natureza no período igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do trânsito em julgado de decisão sancionatória anterior.

Justificativa:

Aumentar o lapso temporal para 3 anos, entende-se como desproporcional, pois isso só aumentará as agravantes de reincidências nas novas autuações. Manter o prazo prescricional de 2 (anos) para a reincidência, à luz do artigo 36, §2º, inciso I e §4º da Resolução 472, porque o setor aéreo no Brasil é extremamente dinâmico, não sendo coerente aumentar a prescrição para 3 (três) anos para caracterizar uma possível reincidência sobre uma prática que, bem provável, não estará sob a mesma condição meteorológica daquela situação infracional cometida há 3 (três) anos.

Resultado da análise: contribuição acatada

Fundamento:

A redução do prazo para 2 anos pode refletir uma adaptação às práticas regulatórias contemporâneas e às necessidades de um ambiente aeronáutico dinâmico.

Itens alterados na proposta:

"Art. 34. (...)

Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27586 – Nº 27608 – Nº 27630 – Nº 27652 – Nº 27674 – Nº 27701 – Nº 27728 – Nº 27750

Identificação

Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Associação

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 40

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Art. 40. A ANAC, mediante critério próprio, poderá, em situações nas quais a aplicação de medidas sancionatórias possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar uma medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança na aviação civil, propor, como medida alternativa às sanções, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual.

(...)

VII - o foro;

Justificativa:

Sugere-se a exclusão da excepcionalidade e do foro específico.

Sobre o artigo 40: do que se trata o critério próprio mencionado no artigo 40?

Entende-se que, além de esclarecer o que será esse critério, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual não devem ser aplicados excepcionalmente, mas sim preferencialmente como forma de evitar a aplicação de medidas sancionatórias. Entende-se que afastar a excepcionalidade da medida contribuirá para o amadurecimento do uso dos instrumentos de solução alternativa de conflito (transações administrativas, acordos, instrumentos consensuais no geral) e promoverá celeridade e efetividade ao processo e à pacificação de conflitos, de acordo com o que consta nos itens 5.3 e seguintes da nota técnica 1/2024.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A eleição de foro é prerrogativa da Anac no estabelecimento como condicionante para o instrumento. Quanto ao critério próprio mencionado no artigo 40, este refere-se a uma análise detalhada da conduta do regulado diante da fiscalização, levando em consideração aspectos como colaboração, transparência, correção de práticas infracionais e mitigação de riscos, conforme estabelecido no § 2º do mesmo artigo.

A manutenção da excepcionalidade na celebração de acordos é essencial para preservar a segurança jurídica e garantir que esses instrumentos sejam utilizados de maneira criteriosa e justa, de acordo com as circunstâncias de cada caso. Propor que a transação seja preferencialmente aplicada, em vez de excepcional, poderia desconsiderar a necessidade de uma avaliação criteriosa das circunstâncias específicas de cada infração e prejudicar a coerência na aplicação das medidas punitivas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27587 – Nº 27609 – Nº 27631 – Nº 27653 – Nº 27675 – Nº 27702 – Nº 27729 – Nº 27751 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 42 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 42. No caso de sanções pecuniárias, o infrator que renunciar ao direito de recorrer da decisão de primeira instância fará jus a um fator de redução de 50% (cinquenta por cento) no valor da multa aplicada. | |
| Justificativa: Alterar o percentual de desconto para 50% da multa, uma vez que a ANAC pretende retirar o rito sumário do procedimento, assim, se mantém a possibilidade de redução para as empresas aéreas. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A proposta contempla hipótese de desconto pela não interposição de recurso (portanto após proferida decisão pela autoridade competente), como elemento de fomento à redução de litigiosidade, em linha com experiências de outras agências e autoridades com competência sancionatória. Não se trata, no entanto, de uma simples substituição de institutos (arbitramento sumário na etapa de defesa x desconto pela não interposição de recurso em face da decisão), uma vez que o patamar de desconto fixado já leva em consideração outros incentivos presentes na proposta, como a aplicação de atenuante na dosimetria das sanções de multa e suspensão referente ao reconhecimento da prática da infração. Nesse sentido, julga-se adequada a manutenção do patamar de desconto fixado na proposta. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27676 – Nº 27703 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 01 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro explicitar a aplicabilidade do artigo também para aeronaves e seus componentes. | |
| Justificativa: O termo ""bens"" é genérico e pode suscitar dúvida sobre sua aplicação à aeronaves e componentes de aeronaves. Assim, é importante incluir aeronaves e componentes de aeronaves tanto no caput quanto no parágrafo único, evitando quaisquer dúvidas sobre o escopo de atuação da ANAC. Isso também é importante pois este artigo também é utilizado como base para permitir a exclusão da medida acautelatória de detenção de aeronave (exclusão essa que concordo) no Art. 68. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Entende-se que a contribuição se refere ao artigo 5º e seu parágrafo único, que é onde se encontram o termo que se pretende especificar ("bens"). Nesse sentido, entende-se que não há como se ter dúvidas de que "aeronaves e componentes de aeronaves" são "bens" e que são alcançados pelo dispositivo, pelo que não se vê necessidade em especificar esses bens, seja no caput, seja no parágrafo único do artigo. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27677 – Nº 27704 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro alterar a redação incluindo prazos máximos para correção ou apresentação de plano de correção. | |
| Justificativa: Com a remoção do Art. 8º da Resolução 472 (SRCI), os prazos para correção ficaram totalmente discricionários. É importante que prazos limites existam tanto para correção de não conformidades quanto para PAC. Para apresentar um plano de correção, 30 dias me parece o máximo (afinal, o plano terá ainda prazos adicionais para implementação). Os prazos para correções, sejam estabelecidos pela ANAC ou propostos em PAC, devem estar baseados numa graduação de risco, podendo variar de zero dias (acautelatória) a no máximo 180 dias (risco mínimo). | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Entende-se desnecessário o estabelecimento de prazos máximos para correção ou apresentação de propostas de ações corretivas. Não se trata, entretanto, de discricionariedade de prazos, mas de definição que está na esfera de responsabilidade das áreas finalísticas da Agência que, com base nos seus critérios de risco, vai definir, para cada caso, os prazos e as condições adequadas para o tratamento das não conformidades. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27678 – Nº 27705 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 09 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro excluir o Art. 9º. | |
| Justificativa: O conteúdo do Art. 9º já está previsto no caput do Art. 8º e no §2º do Art. 10. Alternativamente, é possível manter o Art. 9º, porém alterando os outros dispositivos redundantes. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O § 2º do art. 10 pode ser suprimido, pois no art. 9º já existe a previsão de que o relatório de ocorrência deve ser juntado ao PAS. | |
| Itens alterados na proposta: "Art. 9. O PAS será instaurado com a lavratura de auto de infração, acompanhado de relatório de ocorrência." (NR) Suprimido o § 2º do art. 10 previsto na minuta submetida a consulta pública. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27679 – Nº 27706 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 32 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro que as possíveis obrigações de fazer ou não fazer estejam previstas em norma específica. Mantida a discricionariedade da ANAC, além da própria ANAC propor a obrigação, nada impede que o autuado também possa propor a substituição da multa por tais medidas, desde que reconheça a prática da infração. | |
| Justificativa: Ainda que o texto submetido a Consulta Interna tenha sido amplamente melhorado, considero que o texto da norma ainda dá super-poderes para as instâncias julgadoras, sem qualquer balisamento de escopo, custo ou outros limites de aplicação, e vão contra justamente a um dos objetivos do tema - previsibilidade e segurança jurídica. Quanto à possibilidade do autuado propor tais medidas, é uma forma complementar à proposição pela ANAC e serviria como um tipo de reconhecimento da conduta infracional. Não faria sentido o autuado propor uma obrigação de fazer ou não fazer se ele não reconhecer a infração. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Como consta do art. 30, § 2º, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções será considerado o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída no todo ou em parte pela obrigação fixada. Nesse sentido, esclarece-se que na decisão administrativa que contiver obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta. Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusivo do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30), cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada. A resolução proposta não impede que interessados, em seu documento de defesa, reconheçam a infração e exponham interesse na substituição de eventual multa por obrigação de fazer ou de não fazer. Destaca-se, no entanto, que cabe exclusivamente à Anac, mediante análise do caso concreto, e nos termos do art. 27, decidir sobre a escolha das providências sancionadoras mais adequadas. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27680 – Nº 27707 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusi Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 32 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Ajustar o Art. 32, §8º, e Art. 33, § 1º, para os casos em que a obrigação de fazer ou não fazer seja apenas uma substituição parcial da multa, ou mesmo não substitua a multa. Nesses casos, o cumprimento da obrigação implica em solução apenas da fração da multa substituída pela obrigação. | |
| Justificativa: O Art. 32, §8º, e Art. 33, § 1º, foram escritos considerando a substituição integral da multa pela obrigação, carecendo ajuste para os demais cenários. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Aponta-se que os dispositivos fazem referência à parte da multa (ou a multa em sua integralidade) que foi substituída por obrigação de fazer ou de não fazer. Cumpre destacar que a resolução prevê expressamente a possibilidade de substituição apenas de parte do valor da sanção de multa. A parte referente à sanção de multa seguirá seu fluxo normal, como qualquer outra multa aplicada, observando seus prazos e procedimentos relacionados ao seu pagamento previstos no art. 56, ou seja, o pagamento da multa deverá ser efetuado no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir do recebimento da intimação válida da decisão de aplicação da sanção. Já quanto à parte da multa substituída, essa seguirá os procedimentos previstos no art. 30. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27752 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro as seguintes alterações sobre a dosimetria: 1) Reinclusão da ponderação dos agravantes e atenuantes por pesos, conforme minuta submetida à consulta interna. 2) No caso de agravante por reincidência, cada reincidência deve ser contabilizada na ponderação (por exemplo, duas reincidências a peso 5 = 10 pontos). 3) Alterar o §2º, II, para "o descumprimento de medidas acautelatórias ou mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC" 4) Incluir dispositivo permitindo a inclusão de atenuantes e agravantes na regulamentação específica. | |
| Justificativa: 1) Na minuta submetida à consulta interna, havia um sistema de pesos que permitia dar maior ou menor importância aos atenuantes e agravantes. Também era possível contabilizar múltiplas vezes. Destaco que durante a Audiência Pública foi enviada contribuição indicando que há bem mais condições agravantes que atenuantes. Assim, o sistema de pesos poderia ajudar a balancear esse problema. 2) Para a reincidência, a proposta é agravar o impacto de múltiplas reincidências, em linha com os propósitos da regulação responsiva de busca por posturas colaborativas e de sanções mais pesadas aos entes que desprezam a regulamentação vigente. 3) O descumprimento de medidas acautelatórias, em razão de existirem para mitigar risco iminente, deve ser considerado agravante com peso, inclusive motivando a aplicação de sanções de suspensão ou cassação. 4) Nas normas específicas, certas condutas particulares podem favorecer ou prejudicar a segurança, e por isso poderiam ser avaliadas no cenário específico. Exemplo: conduta infracional: não reportar serviço em relatório mensal de serviço de organizações de manutenção. Ideia de agravante específico: serviço não reportado se refere a manutenção após ocorrência aeronáutica não reportada às autoridades competentes. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A revisão do modelo de dosimetria presente na Resolução nº 472/2018 teve como uma de suas premissas a adoção de solução que permita maior proporcionalidade e razoabilidade entre a criticidade e as circunstâncias das infrações apuradas pela Agência e a consequente penalidade aplicável pela Agência. Nesse cenário, foi ampliada a margem de atenuação e de agravamento, bem como ampliado o leque de circunstâncias a serem avaliadas pela Agência. No que se refere aos parâmetros para incidência das circunstâncias, considerando o diálogo com o setor durante a consulta pública e com o público interno, foi revista a proposta apresentada, com a fixação de referências para cada circunstância atenuante e agravante. Com o objetivo de garantir margem para adequação ao caso concreto, considerando a possibilidade de que haja incidência em grau reduzido ou mesmo um efeito predominante da circunstância na avaliação do caso, acrescenta-se dispositivo que permite, sempre de modo fundamento e de acordo com elementos concretos extraídos dos autos, que os percentuais sejam acomodados, resguardados também limites mínimos e máximos. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Com relação à segunda sugestão, destaca-se que o art. 35, § 1º abre margem para que situações como a de ampla reincidência levem o percentual de agravamento até o dobro do indicado, de forma fundamentada. Julga-se que tal sistemática apresenta-se mais coerente do que a cumulação de pesos no formato sugerido, evitando excessos ou limitação dos efeitos das demais circunstâncias aplicáveis ao caso.

Com relação à terceira e à quarta sugestões, destaca-se que a redação proposta já permite tais cenários almejados (entre as medidas determinadas pela Anac podem se inserir as acautelatórias; o caput do art. 32 já prevê a possibilidade de circunstâncias atenuantes e agravantes, bem como outros instrumentos de redução ou majoração previstos em norma específica), tornando desnecessária a incorporação ou alteração de dispositivos.

Itens alterados na proposta:

"Art. 33. São circunstâncias atenuantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:

I - o reconhecimento expresso e inequívoco da prática da infração: - 40% (quarenta por cento);

II - a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração: - 30% (trinta por cento);

III - a adoção de providências adequadas para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência: - 40% (quarenta por cento); e

IV - a inexistência de sanção aplicada ao regulado em decisão que tenha se tornado definitiva no período de um ano anterior à data do cometimento da infração em julgamento:

- 20% (vinte por cento).

Art. 34. São circunstâncias agravantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:

I - a reincidência: + 30% (trinta por cento);

II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC: + 50% (cinquenta por cento);

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração: + 30% (trinta por cento);

IV - a exposição de pessoas a risco ou a degradação dos níveis de segurança operacional ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita: + 40% (quarenta por cento);

V - o dano material a bens privados ou a violação de outros direitos de terceiros: + 20% (vinte por cento);

VI - o dano material a bens públicos: + 30% (trinta por cento); e

VII - a ocorrência de lesão física ou morte: + 50% (cinquenta por cento).

(...). (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27753 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 36 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do §2º, ou restrição do texto. | |
| Justificativa: O §2º do Art. 36 é excessivamente discricionário e permite a redução da sanção com base em critérios subjetivos. Critérios como este ferem o princípio da impessoalidade, pois permitem o favorecimento de entes específicos - especialmente se forem influentes. Ademais, não foram incluídos parâmetros para controlar o que poderia ferir os princípios da razoabilidade e proporcionalidade. Caso mesmo assim seja escolhido manter o dispositivo, sugiro: 1) estabelecer um valor mínimo de multa (por exemplo, R\$ 100.000) e comparação com parâmetros do autuado (por exemplo, faturamento anual). Uma multa não poderia ser considerada desproporcional se ela não exceder o faturamento do período que seria correspondente à penalidade de suspensão punitiva equivalente à multa; e 2) exigir que essa decisão possa ser tomada exclusivamente na decisão de recurso pela Diretoria Colegiada. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A disposição representa regra excepcional aplicável a cenários em que se mostre evidente que o grande período de duração da infração ou o grande volume de operações ou ocorrências nesse contexto tornam o valor final da penalidade incoerente com as finalidades buscadas pela Agência ou com a própria capacidade de continuidade do serviço prestado pelo agente em razão do impacto financeiro da multa. Nesse sentido, é inerente ao modelo decisório da Administração que tal cenário deve restar inequivocamente demonstrado na decisão da Anac, juntamente com os fundamentos técnicos que fundamentam a fixação da multa em patamar diverso. Trata-se, como se deve observar, de regra Impessoal, por derivar de comando geral, bem como providência reforça o princípio da proporcionalidade. Eventuais desvios no que se refere a eventual favorecimento em detrimento da isonomia é matéria de apuração e de controles administrativos próprios, que levará em consideração as motivações utilizadas e o histórico de atuação e os entendimentos firmados pela Agência, como acontece em quaisquer rotinas dos servidores públicos. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27754 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 39 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: É necessário incluir no plano de implementação da norma a revisão das normas específicas para os casos em que a solidariedade for aplicável. | |
| Justificativa: Concordo com a proposta, porém deixa de ser presumida e passa a ser prevista especificamente. É importante que isso seja detalhado nas normas específicas. São especialmente relevantes as relações entre mecânicos ou pilotos e organizações de manutenção e operadores certificados - os profissionais certificados devem zelar por suas licenças e a Agência deve criar mecanismos para que resistam às pressões dos empregadores, quando forçam os funcionários a realizar condutas em violação a requisitos. De um lado, foi fomentada a cultura justa e o reporte voluntário. De outro, o profissional certificado deve também ser penalizado quando deixa de cumprir seu dever legal, mesmo sob pressão. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Em relação à recomendação de que exista um plano de implementação da revisão das normas específicas para os casos em que a solidariedade for aplicável, isto não é necessário, pois o art. 39 informa expressamente que a responsabilidade solidária será aplicada nos casos em que ela for prevista. Assim, se o normativo específico não prevê a aplicação da responsabilidade solidária, ela não ocorre. Porém, buscando esclarecer a forma como será feita a aplicação em casos de responsabilidade solidária, a redação do art. 39 foi alterada. | |
| Itens alterados na proposta: "Art. 39. Nos casos em que for prevista responsabilidade solidária de agentes por infração sujeita às disposições desta Resolução, a solidariedade se limitará ao pagamento da sanção de multa, resguardada a possibilidade de aplicação das demais sanções previstas no art. 27 desta Resolução de forma individualizada a cada um dos agentes. Parágrafo único. A multa aplicada nos moldes do caput deste artigo será calculada a partir do valor-base, das atenuantes e agravantes, bem como dos instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução ou em norma específica atribuídos ao fato infracional e ao agente que praticou a infração." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27755 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 40 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de um novo §11: "§11 As propostas dos instrumentos de que trata o caput e os autos do processo administrativo, preservadas as informações restritas ou sigilosas, serão submetidas a consulta pública, cujas contribuições serão analisadas previamente à decisão sobre a celebração de tais instrumentos." Alterar a IN 154 para prever os instrumentos consensuais como um dos tipos de atos regulatórios sujeitos à consulta pública. | |
| Justificativa: A proposta de inclusão do §11 visa dar maior respaldo a tais instrumentos, dado que eles podem proporcionar para um regulado condições mais benéficas que aquelas gerais contidas nas normas aplicáveis. Ainda, a motivação de interesse público deve ser objeto de crivo da sociedade, permitindo assim a eventual contestação de argumentos que motivem a proposta de celebração do instrumento. Dessa forma, o dispositivo proposto na norma envolve interesse geral, sendo passível de consulta pública nos termos do Art. 31 da Lei 9784/1999. A IN 154 deve ser igualmente ajustada para prever a consulta pública desse tipo de dispositivo, aplicando-se os demais quesitos da IN na condução da consulta. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A sugestão de inclusão do § 11 para dar respaldo aos instrumentos consensuais não se justifica, pois esses instrumentos não são normativos nem configuram atos genéricos que necessitem de consulta pública. A natureza dos acordos ou instrumentos de compromisso consensual é específica para resolver questões individuais ou pontuais entre a Anac e os regulados, buscando adequar condutas infracionais às normas vigentes de forma flexível e eficiente. Ao contrário das normas regulamentares que impactam amplamente o setor aéreo, os acordos consensuais são aplicados caso a caso, não tendo efeito sobre o público em geral, resguardada a garantia de publicidade às decisões tomadas pela Agência, o que permite controle sobre a atuação administrativa e transparência com relação à coerência das decisões da Anac com relação a agentes regulados em condições análogas. Portanto, não há justificativa para submetê-los a um processo de consulta pública nos termos do Art. 31 da Lei 9784/1999, que se aplica a atos normativos de caráter geral e abstrato. Dessa forma, a inclusão do dispositivo proposto para consulta pública na Instrução Normativa nº 154/2020 não é adequada, pois os instrumentos consensuais têm um escopo diferente e não possuem o impacto público que justifique tal procedimento. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27756 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 48 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reinclusão do item "III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância;" | |
| Justificativa: O novo texto excluiu o inciso de "declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância", o qual é importante e deveria ser mantido para cobrir todas as hipóteses possíveis nesta etapa do julgamento. Ainda que o item II preveja a alteração da sanção aplicada, que equivale a reforma, como justificado no quadro comparativo, há situações em que a decisão de 1a instância deve ser anulada sem que ocorra anulação do auto de infração. Isso é especialmente importante em situações em que um novo auto não poderia ser emitido em razão de prescrição (5 anos após a conduta), mas que ainda permitiria nova decisão em 1a instância. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A despeito de o § 5º do art. 50 já prever que "Nos casos em que a decisão anterior for declarada nula, os autos do PAS serão tramitados à respectiva unidade decisória para prolação de nova decisão, respeitados os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 1999", entende-se oportuna a listagem de tal resultado no âmbito dos incisos do art. 50 (anteriormente numerado como art. 48). | |
| Itens alterados na proposta: "Art. 50. Do julgamento do recurso poderá resultar: I - (...); II - (...); III - declaração de nulidade da decisão vigente nos autos; ou IV - outra determinação prevista no art. 26 desta Resolução. (...)" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27757 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 51 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reinclusão do item "III - declaração de nulidade ou reforma total ou parcial da decisão vigente nos autos;" | |
| Justificativa: O novo texto excluiu o inciso de "declaração de nulidade ou reforma total ou parcial da decisão vigente nos autos", o qual é importante e deveria ser mantido para cobrir todas as hipóteses possíveis nesta etapa do julgamento. Ainda que o item II preveja a alteração da sanção aplicada, que equivale a reforma, como justificado no quadro comparativo, há situações em que a decisão de 1a ou 2a instância deve ser anulada sem que ocorra anulação do auto de infração. Isso é especialmente importante em situações em que um novo auto não poderia ser emitido em razão de prescrição (5 anos após a conduta), mas que ainda permitiria nova decisão em 1a instância. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A despeito de o parágrafo único do art. 51 tornar aplicável à decisão da Diretoria o disposto no § 5º do art. 50, que prevê que "Nos casos em que a decisão anterior for declarada nula, os autos do PAS serão tramitados à respectiva unidade decisória para prolação de nova decisão, respeitados os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 1999", entende-se oportuna a listagem de tal resultado no âmbito dos incisos do art. 53 (anteriormente numerado como art. 51). | |
| Itens alterados na proposta: "Art. 53. Do julgamento do recurso pela Diretoria Colegiada poderá resultar: I - (...); II - alteração da gradação ou da espécie de sanção aplicada; III - declaração de nulidade da decisão vigente nos autos; ou IV - (...). Parágrafo único. (...)" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÃO N° 27758

Identificação

Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas
Categoria: Servidores da ANAC

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 54

Tipo de Contribuição: Inclusão

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Retorno do Art. 54 da Resolução 472.

Justificativa:

Este item possui relação com a seção 3.12.3 do relatório de AIR, onde é realizada uma análise do índice de pagamento de multas de acordo com o tipo de regulado, tipo de infração, etc. Porém, a seção não aborda a principal causa das multas não serem pagas: o fato de que a ANAC continua atendendo tais regulados como se não houvesse qualquer restrição.

Os índices de pagamento são absurdamente baixos e demonstram um imenso descaso do setor afetado em haver, ou não, penalidade aplicada.

Ainda que alguns casos possam ter relação com a capacidade econômica do autuado (já tratado na AIR em outras seções), fato é que vários setores regulados possuem uma percepção imensa de impunidade, que vai desde o cometimento das infrações até o não pagamento das multas.

É quase impossível uma empresa séria adentrar tais setores, dado que os custos para o funcionamento em regularidade à regulamentação são inherentemente altos, sendo impraticável competirem de forma minimamente justa. Como resultado, forma-se um círculo vicioso em que a conformidade é cada vez menos valorizada.

No início de minha carreira na ANAC, fazia parte de qualquer processo verificar o "Nada consta", para checar se o regulado se encontrava com cadastro na dívida ativa. Caso estivesse, o processo era suspenso até regularização da dívida. Hoje, pagando ou não pagando a multa, o regulado continua com os mesmos direitos.

Tal permissividade não existe em outros setores. É impossível transferir ou licenciar um veículo, vender um imóvel, etc. se houver alguma multa pendente de pagamento. Resgatando o histórico da medida, até a edição da Resolução 541/2020, havia na Resolução 472 (e anteriormente na Resolução 25), no Art. 54 o dispositivo de impedimento a homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços no caso de inscrição em dívida ativa. A remoção ocorreu no processo 00058.042561/2019-39, e foi justificada na Nota Técnica 17 (SEI 3701073).

Primeiramente, a Nota Técnica 17 (SEI 3701073) faz referência ao Parecer jurídico da Procuradoria emitido à época da aprovação da Resolução 472 (Parecer n. 00005/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU - SEI 1576957), o qual avaliou o impacto daquele dispositivo, inclusive frente às súmulas do STF:

"47. As restrições impostas pela ANAC, em nosso sentir, podem ser consideradas plenamente razoáveis e proporcionais, uma vez que se fundam nos seguintes argumentos:

(...)

c) os impedimentos apontados pelo Supremo Tribunal Federal dizem respeito a imposição de restrições ao exercício de atividades profissionais em razão de mera inadimplência tributária

(...)"

Em seguida, é feito o contraponto dos processos judiciais sofridos pela ANAC, concluindo-se na NT 17:

"4.6 Diante da ambivalência na interpretação do disposto previsto no art. 54 da Resolução no 472/2018, que permite entendimentos jurídicos distintos, sendo ambos defensáveis quanto à legalidade da aplicação, propõe-se a sua revogação, como forma de dirimir qualquer insegurança jurídica decorrente de possíveis questionamentos na esfera judicial. A revogação deste dispositivo tem como propósito adicional a diminuição do ônus não apenas ao regulado, mas também ao sistema judiciário pátrio e à ANAC."

Em suma, a decisão de remoção do Art. 54 não se deu por ilegalidade ou constitucionalidade do dispositivo anterior, mas por mera conveniência.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Ainda, é importante frisar que o processo 00058.042561/2019-39 não passou por audiência pública (equivalente à atual consulta pública), sob o motivo de que “a possível revogação do art. 54 não suprime nem altera direitos de agentes econômicos, mas, ao contrário, restitui o direito à prestação de serviços mesmo em caso de inadimplência de crédito público, entende-se não ser necessária a realização de audiência pública”.

Discordo desse argumento. Como explicado nesta contribuição, a remoção do Art. 54 prejudicou a concorrência, já que empresas que previnem infrações e que pagam as multas eventualmente aplicadas no prazo foram prejudicadas por aquelas que cometem múltiplas infrações e não pagam as multas aplicadas. Tais empresas prejudicadas não tiveram oportunidade de se posicionar em audiência pública a respeito da revisão da norma.

O mesmo vale para os profissionais habilitados. Profissionais sérios querem trabalhar em empresas sérias. Um ambiente regulatório permissivo quanto ao não pagamento de multas faz com que empresas sérias tenham menos oportunidades e, assim, gerem menos empregos para tais profissionais sérios.

No contexto da Regulação Responsiva, são justamente as empresas e profissionais com postura colaborativa que devem ser valorizados, exatamente o oposto do que houve com a remoção do Art. 54.

Apesar da existência, à época, de processos judiciais contestando o bloqueio de serviços da ANAC em razão da inscrição em dívida ativa, tais processos representam uma fração dos casos em que empresas e profissionais quitaram suas dívidas (ou preveniram as infrações, cientes do impacto das multas).

Assim, recomendo o retorno do gatilho do antigo Art. 54 da Resolução 472 para que multas sejam pagas, eventualmente com adequações para prevenção de processos judiciais.

Outras medidas também podem ser adotadas, por exemplo, através de indicadores positivos, tais como publicação ativa da ANAC de multas não pagas, sanções sofridas nos últimos cinco anos, dentre outros.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A contribuição busca a retomada de disposição que previa restrições à concessão de homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços quando existente crédito público inscrito em dívida ativa (art. 54 da redação original da Resolução nº 472/2018).

Conforme referências trazidas na contribuição, a disposição foi cautelarmente suspensa pela Agência em 2019 (Processo nº 00058.019611/2019-84) e posteriormente revogada, em fevereiro de 2020, no âmbito do Processo nº 00058.042561/2019-39. Em que pese não haver unanimidade no enfrentamento da questão jurídica de fundo, não se identifica mudança de cenário técnico, estratégico e jurisprudencial em relação ao existente em 2020, quando houve a opção da Anac pela revogação da citada restrição. Nesse sentido, não se julga adequada no momento a inclusão proposta.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27759 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 70 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro as seguintes alterações no Art. 70: 1) No inciso XIII, alterar para "recusa em obedecer à ordem de detenção, conforme Art. 5º, ou evasão da fiscalização"; 2) Substituição do inciso XIV por "descumprimento de medida acautelatória, quando uma nova medida acautelatória mais eficaz será aplicada". | |
| Justificativa: 1) Detenção de aeronaves deixou de ser medida acautelatória e passou a ser considerada ferramenta de fiscalização, o que concordo. Assim, é importante fazer referência ao dispositivo que permite essa atuação. Ainda, é conveniente estender a aplicabilidade a qualquer evasão de fiscalização, não necessariamente cometida com uma aeronave. 2) Este inciso é, na Resolução 472, um dos motivos para suspensão cautelar. Com a reestruturação implementada, fica mais adequado deixar de forma genérica que uma medida mais restritiva poderá ser implementada se a medida acautelatória se tornar ineficaz. Exemplos: uma organização de manutenção teve o certificado parcialmente suspenso, de forma cautelar, impedindo-a de realizar manutenção em baterias. A organização desumpriu a medida acautelatória, então a ANAC poderá interditar o setor de bateriais ou até mesmo suspender integralmente o certificado da organização. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A complementação sugerida no ponto 1 é pertinente, com o objetivo de tornar claras hipóteses que tipicamente exigem da Agência a aplicação de providências acautelatórias, evitando interpretação restritiva com relação à atuação da Anac. Com relação ao ponto 2, julgou-se oportuna a revisão da proposta com a exclusão do dispositivo, tendo em vista que a Anac, com base no caput do art. 67 (anteriormente numerado como art. 69) já dispõe de competência para adotar as medidas necessárias ao afastamento de riscos iminentes identificados no ambiente regulado, o que naturalmente inclui a substituição de providências acautelatórias quando identificada a remanescência de risco iminente não afastado pelas providências adotadas originalmente ou mesmo a complementação de providência acautelatória no caso de descumprimento de cautelar já aplicada. Nesses casos o fundamento para a acautelatória não reside propriamente no descumprimento da anterior, mas na existência de risco iminente não mitigado com a providência anterior, o que não afasta implicações adicionais derivadas do descumprimento da determinação da Agência. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 70. "XIII - recusa em obedecer a ordem de detenção ou evasão da fiscalização." (NR). Inciso XIV excluído. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27760 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 73 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro a exclusão do Art. 73 sobre interdição de aeronaves. | |
| Justificativa: O uso dos termos detenção e interdição de aeronave vem do CBA, inclusive estando a interdição vinculada a determinadas infrações do Art. 302. Com a nova redação do CBA e da Lei da ANAC, fica a cargo da ANAC tipificar as infrações e, por consequência, não há mais obrigatoriedade de manutenção da terminologia anterior. Da minha experiência, essa multiplicidade de termos causa confusão entre os servidores da ANAC e setor regulado, sem nenhuma vantagem concreta. A detenção já foi excluída na minuta, o que concordo. Quanto à interdição, é um termo amplamente utilizado na SFI mas não era, por exemplo, na aeronavegabilidade continuada, que utilizava a Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) com prazo 0 dias para o mesmo efeito, o que, na prática, é o mesmo que suspender cautelarmente o certificado de aeronavegabilidade da aeronave. Assim, a interdição de aeronave nada mais é que a suspensão cautelar do seu certificado de aeronavegabilidade. Ainda, a previsão na interdição de permissão de movimentação em solo para manutenção reduz amplamente a eficácia da interdição, que somente pode ser suprida pela apreensão, incluindo a possibilidade de perda de provas ou de utilização irregular da aeronave. Dessa forma, sugiro a eliminação da medida de interdição de aeronave, que teria seus efeitos integralmente alcançados através da suspensão cautelar do Certificado de Aeronavegabilidade (CA). Outra vantagem, torna-se obrigatoriedade a apreensão sempre que aeronave não possuir ou não estiver condizente ao CA. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A interdição de aeronave não está limitada a questões de aeronavegabilidade. Muitas das motivações para a interdição são relacionadas à caracterização de transporte aéreo clandestino (TACA). Dessa forma, não há necessidade de suspensão de CA, apenas aplicando-se a proibição do voo conforme definição. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27761 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 75 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro unificar os Art. 75 a 79, além de adotar medidas adequadas para operacionalização da apreensão. | |
| Justificativa: Tenho as seguintes considerações sobre a medida de apreensão: - sugiro que os artigos sejam condensados em um único artigo, já que os propósitos são os mesmos: preservação de provas, investigação ou impedir o voo (no caso de aeronave); - a respeito da implementação, é essencial atenção quanto à gestão de materiais apreendidos, tanto os recolhidos pela ANAC, quanto os mantidos sob depósito; - é importante manter a cadeia de custódia do material apreendido, podendo ser estabelecido, a qualquer momento, quem é o responsável. É essencial manter os materiais em envólucros lacrados, preservando suas características; - é importante ter procedimentos claros para depósitos infieis, dado que isso prejudica muito as investigações e a segurança de voo. O ideal é que tais depósitos durem o mínimo indispensável para que os materiais transportáveis sejam removidos; - para aeronaves e produtos não transportáveis, é necessário criar procedimentos para lacrá-los. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A estruturação da seção referente à apreensão em diferentes artigos facilita a segregação de conteúdo de acordo com o objeto apreendido, não se julgando necessária a unificação. A contribuição destaca elementos relevantes acerca da implementação da providência acautelatória em questão. Nesse sentido, destaca-se que a Agência listou como objetivo estratégico específico a criação de disciplina específica para o procedimento de determinação de depositário e gestão de custódias de bens apreendidos, aplicando-se até a edição da citada regulamentação as regras gerais previstas na legislação civil aplicável de forma subsidiária. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27762 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 82 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro eliminar o dispositivo do TCC. | |
| Justificativa: Quando o TCC foi incluído na Resolução 472 considerei, num primeiro momento, uma ótima iniciativa, capaz de barrar de forma definitiva infrações reincidentes relacionadas a medidas acautelatórias. Na primeira vez, o agente se compromete a não reincidir na infração. Na segunda, ele sofre nova medida acautelatória que fica vigente até o trânsito em julgado do PAS. Contudo, com minha experiência no assunto, considero hoje um instrumento de alto risco, pois: - na reincidência, é aplicada uma medida acautelatória que pode, a depender do ponto de vista, ser considerada como uma sanção antes do trânsito em julgado; - um PAS pode ser bastante longo e, com isso, a medida acautelatória pode ser considerada abusiva; - uma medida acautelatória, por definição, é emitida por cautela, por prevenção de que aquela conduta traga efeitos inadmissíveis. Todavia, no seu curso, pode ser identificado que sequer havia uma infração, tornando fraca a vinculação com um PAS; - no PAS instaurado na reincidência da medida acautelatória, pode haver nulidade no Auto de Infração, obrigando a revogação da medida acautelatória e trazendo risco de judicialização por lucros cessantes durante aquela medida. Assim, na minha opinião o mais adequado é a substituição do TCC por estratégias que teriam um efeito semelhante: - agilidade no julgamento dos PAS que seriam relacionados a casos de medidas acautelatórias em que hoje somente há um TCC como condição resolutiva, especialmente TACA, MACA e SAECA. Nessas situações, o PAS deveria ser julgado em no máximo 1 mês após os autos conclusos, sendo possível aplicar medidas sancionatórias eficazes em menos de 6 meses; - aplicação das ações vislumbradas no item 6 do documento "ESTUDO SOBRE CAUTELARES E TCC" disponibilizado na Consulta Interna. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: As ponderações trazidas na contribuição foram levadas em consideração ao longo das discussões do projeto, que contava inicialmente com proposta de reestruturação do instrumento, com retirada do Termo de Cessação de Conduta da Resolução. Após rodadas de discussão com as equipes responsáveis pela adoção do instrumento e com a Diretoria, observou-se que foram incrementados controles administrativos adicionais, ações para garantia de celeridade na avaliação das medidas corretivas determinadas e ações de comunicação mais ágeis com o objetivo de garantir que a medida de fato se mantenha como excepcional, aplicada a condições de significativa criticidade. Diante do observado, julgou-se oportuna a manutenção do instrumento, com acompanhamento mais próximo de sua utilização para avaliação de resultados e monitoramento de indicadores que possam futuramente recomendar nova avaliação pela Agência. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27763 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro readequar os critérios de classificação C1 e C2 (vide justificativa) | |
| Justificativa: Considero os critérios de classificação em C1 e C2 inadequados. A revisão geral de uma hélice de passo fixo é super simples e se enquadra no grupo mais pesado (C2). Já a manutenção na seção quente de um motor a turbina pode ser super complexa e se enquadraria no grupo mais leve (C1). Sugiro que organizações de manutenção que realizam serviços em aeronaves de grande porte ou motores, hélices ou partes de tais aeronaves sejam enquadradas no grupo C2. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A classificação das Organizações de Manutenção foi definida buscando-se critérios claros e de simples evidenciação. O critério de pesos máximos de decolagem estabelecidos para definir a classificação de Organizações de Manutenção que executam manutenção em aeronaves decorre de classificação estabelecida no RBAC 145 para segregação da categoria célula. Em relação à inserção do serviço de revisão geral na categoria C2, isto se deve essencialmente à relevância deste tipo de serviço. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27764 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar o valor da multa para o patamar intermediário no item A3. | |
| Justificativa: A severidade deveria ser intermediária, e não baixa, já que as luzes de posição são importantes para indicar a direção de voo da aeronave no voo noturno. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Após reavaliação da tipificação, constatou a equipe tratar-se de especificação desnecessária. O enquadramento da referida conduta passa a ser melhor realizado com base nos elementos concretos da situação apurada. Torna-se possível a capituloção nos itens 11, 12 e 13 da Tabela 1 (Deixar de observar requisito, norma ou instrução da Anac não compreendida nos demais itens das tabelas deste Anexo), de acordo com a gravidade do caso, ou de acordo com os itens "Falhar no cumprimento de norma ou limitação operacional ou de manutenção" (A2) ou "Operar em desacordo com manual da aeronave" (A10) da Tabela 2, a depender da análise do caso concreto e de eventual normativo ou procedimento operacional descumprido, tratando-se de conduta enquadrada em outros itens do Anexo. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 2. Item A3 excluído, com renumeração dos seguintes. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27765 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro excluir o item A5 da Tabela 2. | |
| Justificativa: O reboque de aeronaves é atividade de Serviço Aéreo Especializado, e o reboque não autorizado é, na prática, um SAECA. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Esclarece-se que o item buscava se referir ao reboque/movimentação de aeronave no solo e não a um Serviço Aéreo Especializado. Contudo, após análise da manifestação identificou-se que é oportuna sua retirada, pois a conduta é muito específica e, no que tange ao operador aéreo, estaria abrangida nos itens 11 a 13 da Tabela 1 do Anexo II. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 2. Item A5 excluído, com renúnciação dos seguintes. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27766 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de novos itens A12 e A13 na tabela 2 do Anexo II. | |
| Justificativa: Sugiro incluir os itens "A12. Deixar de contratar os seguros requeridos" (nível 1) e "A13 Deixar de contratar os seguros requeridos, prejudicando a cobertura em caso de ocorrência aeronáutica" (nível 3). O item A12 constava na minuta da consulta interna e foi removido. Considero importante constar como não conformidade operacional geral, bem como de haver agravante quando há necessidade do seguro e não há cobertura adequada. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Verificando-se que o estabelecimento prévio de conduta a respeito de se deixar de contratar os seguros requeridos pode não ser adequado, eis que se identificam casos com impactos distintos, o item A11 'Deixar de contratar os seguros requeridos' foi excluído, podendo ser realizado o enquadramento de acordo com os itens 11 a 13 da Tabela 1 do Anexo II, o que permite a graduação de acordo com a situação encontrada. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 2. Item original A11 excluído, com renumeração dos seguintes. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÃO N° 27767

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Sindicato

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 01

Tipo de Contribuição: Outros

Arquivo anexo: Sim

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O objetivo da presente análise é contribuir com a consulta pública da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) acerca do Projeto Prioritário de Regulação Responsiva, que visa a regular ações fiscalizatórias e sanções no âmbito da ANAC, no caso de descumprimento de normas por parte dos aeronautas com a ampliação do leque de sanções e modificação dos critérios de dosimetria aplicáveis. O enfoque do presente é trazer à tona essa nova abordagem da agência, tendo em vista o objetivo verificado de tornar mais efetivos os resultados das ações dos fiscais e incentivar a manutenção da regularidade pelos regulados, através do aprimoramento das medidas para incentivar de maneira positiva o comportamento dos regulados, e dar aos julgadores (própria ANAC) ferramentas para tomadas de decisões mais proporcionais frente à diversidade de situações e de regulados.

Importante traçar um paralelo a falta de isonomia da ANAC no tratamento e aplicação das disposições da Lei do Aeronauta (Lei 13.475/2017) e da Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular de 2023/2024, tendo em vista que concede um privilégio a aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 117 mesmo quando contrário ao estipulado nas normas vigentes.

Do limite ao poder normativo da ANAC e das flexibilizações dos limites prescritivos de jornada dos aeronautas

A atuação da ANAC deve respeitar o princípio da legalidade, a Lei de Criação da ANAC (Lei n. 11.182/2005) não estabelece dentre as suas competências a regulamentação de aspectos trabalhistas. Cabe à ANAC apenas regular matéria sobre formação, treinamento, habilitação, certificados e licenças de tripulantes; prevenção quanto ao uso de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória; e segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis que possam pôr em risco os tripulantes.

O artigo 22, I, da Constituição Federal define como privativa da União a competência para inovar no mundo jurídico no ensejo de criar novos regimes e institutos de Direito do Trabalho. E como a atividade legislativa do referido ente federativo se opera por intermédio do Congresso Nacional, caberá às casas integrantes deste último (Câmara dos Deputados e Senado Federal) promover a edição das respectivas leis em sentido formal e material, a teor do artigo 48, caput, da Constituição Federal.

Dessa forma existe a imprescindibilidade de lei em sentido material para inovar no mundo jurídico em matéria de Direito do Trabalho, os órgãos e entidades da Administração Pública direta e indireta – aí incluídas as Agências Reguladoras – não se encontram autorizados a estabelecer, por intermédio de seus regulamentos, regimes jurídicos destinados a disciplinar, em caráter primário, questões afetas às condições laborais dos empregados privados, no todo ou em parte, conforme as atribuições confiadas à União e ao Congresso Nacional pelos artigos 22, I e 48, caput, da Constituição Federal.

Os regulamentos da ANAC editados “com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana”, na dicção do artigo 19, caput, da Lei do Aeronauta, poderiam estabelecer diretrizes destinadas a adaptar o exercício das funções institucionais a ela confiadas pela Lei nº 11.182/2005 (“regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária”) às prescrições temporais que integram as rotinas de trabalho dos tripulantes (limites de voo, de pouso, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso), mas jamais poderiam fixar novos limites e condições pertinentes à duração do trabalho dos aeronautas, sob pena de usurpação da atribuição entabulada acima.

Relevante atestar que a jornada de trabalho figura do título “Das normas gerais de tutela do trabalho”, Seção V, da CLT, e a limitação para a duração do trabalho se fundamenta em fatores biológicos, sociais e econômicos. Certo dizer que os limites tem bases em estudos médicos e atestam para o excesso de trabalho estresse e fadiga que afetam à saúde do trabalhador. E, no caso da aviação civil, o risco da fadiga também tem repercussão em toda a sociedade.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Quando o objetivo do empregador é ir além do que o legislador já oferece, deve haver uma negociação coletiva composta por todos os atores da relação contratual.

E de modo ainda mais incisivo, o RBAC nº 117 inovou no mundo jurídico ao estabelecer a possibilidade de homologação, por parte da própria ANAC - de regimes jurídicos de duração do trabalho peculiares às necessidades operacionais das empresas que apresentarem seus estudos de caso (safety cases) e, com isto, passarem a se enquadrar no nível SGRF.

Ao estabelecer, de forma genérica e abstrata, no texto do RBAC nº 117, tais regimes jurídicos para a duração do trabalho desempenhado pelos aeronautas vinculados às operadoras enquadradas nos níveis GRF e SGRF, a ANAC não apenas usurpou competência privativa da União a ser exercida, em caráter exclusivo, pelo Congresso Nacional, como também acabou por extrapolar sensivelmente as atribuições que lhe foram fixadas, em caráter taxativo, pelos artigos 2º e 8º da Lei nº 11.182, de 27.9.2005. A regulamentação infralegal adotada pela ANAC, especialmente a disposta no RBAC n. 117, sobre o gerenciamento de fadiga do tripulante de aeronave e a flexibilização das limitações de jornada de trabalho e horas de voo destes, segue as práticas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relacionadas apenas à segurança de voo.

Deste modo, eventuais flexibilizações das limitações operacionais presentes na Lei do Aeronauta, via observância do RBAC n. 117 da ANAC e instruções suplementares relacionadas, somente podem ser implementadas pelos operadores aéreos se antes pactuadas em acordo ou convenção coletiva, com vistas a garantir a segurança material e jurídica necessária.

Assim, não há que se falar em autorização pela legislação nacional para a atuação da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) em aspectos trabalhistas, sendo que podemos verificar quesitos extremamente prejudiciais aos aeronautas previstos no RBAC117, tendo em vista que de alguma maneira preveem em uma pior condição da realização do trabalho, como por exemplo um menor repouso, um maior tempo de voo e uma jornada maior conforme vemos abaixo.

a) Limite de jornada e de voo para tripulação composta e de revezamento:

Lei do aeronauta - Limite de 12h para tripulação composta e limite de 16h para tripulação de revezamento.

RBAC117 - Limite varia de acordo com o horário de início da jornada, assim como de acordo com o tipo de acomodação na aeronave e entre tripulantes de voo e de cabine. Pode chegar até 18h (16h30' de voo) para tripulação de revezamento e até 16h (14h30' de voo). Ressalta-se que o tripulante que não está aclimatado tem uma hora a menos no limite de jornada.

b) Interrupção de jornada

Lei do aeronauta - Não permitido.

RBAC 117 - Permite a interrupção de jornada - Empresas aplicam com negociação do ACT.

c) Repouso após sobreaviso

Lei do aeronauta - Sobreaviso sem acionamento: 12h de repouso;

RBAC117 - Sobreaviso sem acionamento: 10h de repouso;

d) Limites de tempo de voo acumulados

Lei do aeronauta- Jato: 80h/Mês - 800h/Ano; Turboélice: 85h/Mês - 850h/Ano; Convencionais: 100h/Mês - 960h/Ano; Helicóptero: 90h/Mês - 930h/Ano;

RBAC117 - Jato: 90h/28d - 900h/365d; Turboélice: 95h/28d - 950h/365d; Convencional.: 96h/28d - 960h/365d; Helicóptero: 93h/28d - 930h/365d.

Justificativa:

O constituinte originário optou por adotar uma regulamentação comparativamente detalhada quanto a duração do trabalho, senão vejamos o teor do disposto no art. 7º, XIII da CRFB/1988:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

O dispositivo é claro em estabelecer os limites para os módulos diário e semanal da duração do trabalho. O primeiro em oito horas e o segundo em quarenta e quatro, facultados os acordos e convenções que prevejam alteração destes limites para melhoria da condição social do trabalhador.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Sabe-se que a Lei do Aeronauta estabelece limites de jornada de trabalho para os tripulantes (art. 41), não superiores a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

As jornadas diárias, porém, podem ser superiores a 8 (oito) horas diárias e a depender da configuração da tripulação e do serviço aéreo em que o aeronauta é empregado.

A Lei do Aeronauta chega a admitir, em vários de seus dispositivos, a possibilidade de alteração dos limites operacionais previstos, mas também obriga tais alterações à aprovação de convenção ou acordo coletivo de trabalho, e ainda assim, desde que tais alterações não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira (ANAC).

Como exemplo destes dispositivos, cumpre mencionar:

- a) os períodos de folgas e repousos regulamentares, assim como a divulgação de escala (art. 26);
- b) os limites diárias, semanais e mensais de jornada de trabalho, incluindo de tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º que também exerçam atividades administrativas (art. 41);
- c) o limite máximo de madrugadas consecutivas e de madrugadas totais de trabalho, no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas (art. 42);
- d) a quantidade mensal de sobreavisos (art. 43, §7º);
- e) o tempo mínimo de repouso (art. 48);
- f) o início da folga (art. 50).

Também a reforma trabalhista prestigia a negociação coletiva, permitindo a prevalência do negociado sobre o legislado no que refere à jornada de trabalho:

Art. 611-A. A convenção coletiva e o acordo coletivo de trabalho têm prevalência sobre a lei quando, entre outros, dispuserem sobre:

I - pacto quanto à jornada de trabalho, observados os limites constitucionais; (...)

Destaca-se que não há precedente, em nenhuma atividade ou setor no Brasil, de desenvolvimento e implementação de jornada e regime de trabalho por Agência Reguladora (unilateralmente), sem base legal autônoma ou heterônoma ou sem negociação coletiva, mesmo porque tal implementação afrontaria o disposto no art. 7º, inciso XIII, da CRFB/88.

Veja-se, ainda, que a Lei do Aeronauta estabelece, no art. 19, § 4º, um parâmetro mínimo ao qual as operações devem obedecer, e a partir do qual passam a ser necessários Acordos Coletivos Trabalhistas:

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana. (...)

§ 4º Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional. (g.n.)

Desta forma, ultrapassado o parâmetro mínimo legal, se torna exigível um Acordo Coletivo de Trabalho para conformar as flexibilizações operacionais às relações trabalhistas, sendo certo que o instrumento normativo é indispensável em se tratando de operações que envolvem situações de voo mais complexas e necessariamente com tripulações muito maiores que a simples, mormente porque nestas situações busca o operador aéreo a extração de limites constitucionais, limites legais (Lei n. 13.475/2017) e limites operacionais contidos no RBAC n. 117, todos relacionados à jornada diurna e/ou noturna de trabalho dos aeronautas, com implicação negativa seja pelo aumento das horas efetivamente trabalhadas, seja pela diminuição considerável das oportunidades de descanso dos tripulantes.

É clara a intenção do legislador: para alterar os períodos regulares de jornada de trabalho e repouso, há que se implementar um ACT. E se isto se aplica às tripulações simples, muito mais importante é o efeito de tal acordo para as tripulações maiores.

É sabido que uma flexibilização da jornada de trabalho tanto pode seguir na direção de garantir ao trabalhador melhor qualidade de vida, como pode levar a jornadas de trabalho incompatíveis com uma vida digna.

Nesse sentido, ao garantir condições básicas a partir das quais se desenvolva a negociação coletiva, busca-se possibilitar que a expressão da vontade dos trabalhadores seja de fato livre e responsável.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

A vontade do legislador ou o espírito da lei é, conforme expresso no texto legal, possibilitar que a alteração dos limites operacionais legalmente previstos seja realizada com a anuência da classe profissional, e mostra-se imperioso que seja desenvolvido um acordo coletivo de trabalho sempre que observada a extração dos limites legais, em qualquer destes aspectos.

Em relação aos efeitos deletérios da flexibilização, os trabalhadores podem ser prejudicados não apenas pela exigência de longas jornadas, como também pela restrição aos períodos de repouso, daí ser pertinente falar em limitações aplicáveis ao tempo de trabalho e ao tempo de não-trabalho.

CONCLUSÃO

Desta feita o Sindicato Nacional dos Aeronautas ressalta que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) não tem a prerrogativa por lei de alterar as limitações operacionais estabelecida, sendo possível apenas para fins de redução de jornadas, ou ampliação de intervalos e pausas, visando à melhoria das condições de trabalho, isto é, as alterações de limitações operacionais admitidas constitucionalmente são para condições mais benéficas de trabalho, de melhoria do patamar mínimo de proteção do trabalho, em benefício também da segurança da aviação civil nacional, consumidores e toda a sociedade, não se admitindo, por inconstitucionalidade formal e material, a fixação em regulamento, de forma

Nessa mesma linha, o comando emanado dos artigos 22, I e 48, caput, da Constituição Federal impõe que o § 1º do artigo 19 da Lei nº 13.475/2017 seja compreendido de modo a excluir qualquer interpretação tendente a conferir à ANAC a prerrogativa de alterar, em caráter geral, abstrato e inovatório, o regime jurídico de duração do trabalho dos aeronautas em qualquer de seus aspectos (p. ex: limites de voo, de pouso, jornada de trabalho, sobreaviso, reserva, períodos de repouso, etc.).

Ao verificarmos comparativamente a Lei do Aeronauta, a Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular e o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil RBAC 117 temos uma série de demonstrações de que tem imperado aspectos negativos e desproporcionais para os aeronautas, sendo que a agência por ser órgão fiscalizador e aplicador de multas acaba por não cumprir o que a legislação determina, mas sim o que ela mesmo regula através do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 117.

Resultado da análise: contribuição está fora do escopo da proposta

Fundamento:

A contribuição apresentada menciona o intuito de contribuir com a busca pela efetividade da regulação e da atuação da Agência. No cerne das sugestões, no entanto, figuram propostas específicas sobre a regulamentação técnica referente ao tema fadiga humana, disciplinado no âmbito do RBAC nº 117.

Considerando que há processo em curso na Anac para revisão do citado RBAC, cuja proposta de alteração passa por consulta pública no período de junho a agosto de 2024 (Consulta nº 08/2024), informamos que as contribuições sob análise foram redirecionadas para a mencionada Consulta e serão avaliadas pela equipe competente pela condução do respectivo processo normativo.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27768 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 05 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Embraer agradece a oportunidade de participar da consulta pública nº 02/2024. Art. 5º O regulado deve garantir, ao agente da ANAC em atividade de fiscalização, o necessário acesso a instalações, equipamentos, bens e documentos. Parágrafo único. O agente da ANAC pode deter equipamentos, bens e documentos, pelo tempo necessário à conclusão da atividade de fiscalização, prezando, contudo, que esta atividade de fiscalização seja finalizada no menor prazo possível. | |
| Justificativa: Conquanto a Embraer concorde com a necessidade da detenção dos equipamentos, bens e documentos, pelo tempo necessário à conclusão da atividade de fiscalização, salienta-se que tal detenção pode impedir a realização das atividades de um ente regulado, o que poderia trazer um ônus significativo às suas atividades. Destarte, entende-se que, em consonância com a eficiência esperada do poder público, o agente, ainda que realize a detenção supracitada, deva proceder as atividades de fiscalização com a maior celeridade possível, mitigando impactos indesejáveis de sua atuação. Assim, propõe-se a alteração do art. 5º, introduzindo um critério, ainda que não prescritivo, de desempenho. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Tendo em conta que a atuação dos servidores da Agência está adstrita à observância dos princípios que rege toda a Administração Pública, incluindo-se nessa relação os princípios da motivação, razoabilidade, proporcionalidade, e eficiência, como bem ressalta o art. 2º da proposta, qualquer embaraço na atividade do particular só é válida se a medida se reveste da necessidade. A detenção, assim, não tem prazo certo – porque deve ser adequada a cada caso –, mas não pode se alongar além do necessário. É chamada a atenção a esse limite na redação do dispositivo, quando se alude ao “tempo necessário à conclusão da atividade de fiscalização”, pelo que seria desnecessário o complemento proposto. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27769 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 14 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 14. O auto de infração conterá os seguintes elementos: [...] IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e hora da ocorrência; [...] § 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas. § 2º quando pertinente, a data, local e hora da ocorrência exigidos no inciso IV do caput deste artigo poderão ser suprimidos, desde que tal supressão seja devidamente justificada pelo autuante; | |
| Justificativa: O local, a data e a hora da ocorrência são sempre pertinentes e sua supressão afeta diretamente o direito ao contraditório e à ampla defesa do regulado. Efetivamente, a depender do fato ou do ato constitutivo da infração e do porte do ente regulado, será impossível para o mesmo apresentar qualquer defesa factual à aventureira infração, a menos que sejam identificados, minimamente, o local e a data na qual a mesma ocorreu. Não obstante ao exposto, a Embraer entende a necessidade de afastar nulidades quando, em casos específicos, essa informação não esteja presente, embora entenda que tal cenário deva ser uma exceção e devidamente justificado. Dessa forma, propôs-se a inclusão do § 2º, indicando a possibilidade da supressão desses dados, quando devidamente justificado pelo órgão regulador. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Alterado o inciso IV para "descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração". E incluído um parágrafo com o conteúdo "§ 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." A inserção do parágrafo descrito acima, estabelecendo que todas as informações necessárias para a plena compreensão da infração imputada integram a sua descrição, garante a preservação dos direitos do autuado. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 14 "IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração; (...)" | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

§ 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do interessado ou de testemunhas.

§ 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27770 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 27 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 27. A decisão em primeira instância concluirá pelo(a): [...] I - não aplicação de sanção, em caso de: (d) desnecessidade de providência administrativa sancionatória, considerando os parâmetros previstos no § 1º do art. 8º; ou | |
| Justificativa: O art. 8º possui dois parágrafos. A Embraer entende que o texto se refere aos parâmetros listados no § 1º desse artigo. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Durante a elaboração das versões de minuta, houve falha na remissão do dispositivo. O ajuste é necessário, complementado por melhoria de redação na rodada final de aprovação da proposta. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 26, I, "d) arquivamento, considerando os parâmetros previstos no § 1º do art. 8º desta Resolução; ou" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27771 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 70 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 70. São fundamentos hábeis à adoção da providência administrativa acautelatória, entre outros: [...] V - falha relevante na execução dos procedimentos de manutenção, ou de controle da qualidade e da veracidade dos registros de manutenção que possa comprometer a segurança da aviação civil; VI - falha relevante na produção de artigos e produtos aeronáuticos que possa comprometer a segurança da aviação civil; VII - fabricação, importação ou comercialização produto aeronáutico sem atendimento aos requisitos regulamentares que possa comprometer a segurança da aviação civil; | |
| Justificativa: Conforme Art. 67 da Resolução proposta, as providências administrativas acautelatórias são adotadas com vistas a fazer cessar risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público. Com base nessa condição, no caso dos incisos V, VI e VII, tais providências só deveriam ser adotadas caso haja riscos à segurança da aviação civil, similarmente ao texto adotados nos outros incisos. É importante salientar que há diversos aspectos pertinentes à fabricação e manutenção aeronáutica que, conquanto regulados, seu descumprimento não representam um risco imediato à segurança da aviação civil. Isso posto, sugere-se a alteração dos incisos para esclarecer que as providências administrativas acautelatórias serão adotadas apenas nos casos que possam comprometer a segurança da aviação civil. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A contribuição indica que a existência de falha na fabricação e manutenção aeronáutica não são causas automáticas para a aplicação de providência acautelatória, exigindo-se o fator "comprometer a segurança da aviação civil". Está correta a contribuição no sentido de que não é automática a aplicação da providência, devendo restar caracterizado o risco iminente, nos moldes do art. 67 citado na contribuição. Considerando que a atuação cautelar já evidencia que a aplicação da providência acautelatória se dá quando presente risco iminente a um dos elementos descritos no caput do art. 67, entende-se desnecessária a alteração dos incisos. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27772 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Grupo E2 Fabricante de pequeno porte (até 99 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada) de artigo crítico (CPL 1 ou 2) ou de produto aeronáutico; Detentor de uma Certificação de Organização de Projeto de pequeno porte (até 99 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada); [...] Grupo E3 Detentor de uma Certificação de Organização de Projeto de médio porte (de 100 até 499 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada); Fabricante de médio porte (de 100 até 499 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada) de artigo crítico (CPL 1 ou 2) ou de produto aeronáutico; e [...] Grupo E4 Detentor de uma Certificação de Organização de Projeto de grande porte (500 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada ou mais); e Fabricante de grande porte (500 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada ou mais) de artigo crítico (CPL 1 ou 2) ou de produto aeronáutico. | |
| Justificativa: Sugere-se a alteração da descrição dos fabricantes e de detentores de uma Certificação de Organização de Projeto para que o seu porte seja baseado na quantidade de pessoal efetivamente atuando na organização certificada. Em ambos os casos, entende-se que o tamanho da empresa pode não ser um parâmetro adequado e, inclusive, inserir complexidades desnecessárias na identificação de seu porte pelo agente da ANAC, em especial em organizações que atuem em diversas atividades (e.g., organizações de projeto que também fabricam ou realizem a manutenção de aeronaves). A Embraer sugere que a ponderação considere apenas as partes da organização que de fato atuem na organização sendo fiscalizada. É importante observar que tal alteração coaduna com a abordagem já adotada pela ANAC em outras regulamentações da Agência que se utilizam de parâmetros similares para a classificação das organizações reguladas, como a Resolução nº 653, de 20 de dezembro de 2021. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A complementação sugerida efetivamente se alinha com a aplicação prática vislumbrada com a classificação, razão pela qual julga-se oportuna a adequação. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo I, linhas da tabela referentes ao Grupo E: "Grupo E1 (...); Grupo E2: Fabricantes de embalagens para transporte de artigos perigosos; | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Construtor amador de aeronave;

Fabricante de artigo não crítico (CPL 3); e Profissional credenciado.;

Detentor de uma Certificação de Organização de Projeto de pequeno porte (até 99 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada); Fabricante de aeronave leve esportiva; e Detentor de um CPAA ou CST;

Grupo E3: Detentor de uma Certificação de Organização de Projeto de médio porte (de 100 até 499 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada);

Fabricante de médio porte (de 100 até 499 funcionários que efetivamente atuem na organização certificada) de artigo crítico (CPL 1 ou 2) ou de produto aeronáutico; e

Grupo E4: Detentor de uma Certificação de Organização de Projeto de grande porte (500 funcionários ou mais que efetivamente atuem na organização certificada); e

Fabricante de grande porte (500 funcionários ou mais que efetivamente atuem na organização certificada) de artigo crítico (CPL 1 ou 2) ou de produto aeronáutico.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27773 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 1 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. Falhar na disponibilização de um registro requerido pela ANAC, com potencial risco para a segurança 2. Falhar na disponibilização de um registro requerido pela ANAC, com provável risco para a segurança | |
| Justificativa: Não há nenhuma orientação, em ambas as resoluções, sobre o que seria um registro com “potencial risco” ou um “provável risco” à segurança. A falta dessa definição pode levar a uma interpretação individualizada do agente da ANAC, o que pode gerar um cenário não isonômico na tipificação da conduta, o que não coaduna com os objetivos aventados pela ANAC na Consulta Pública nº 02/2024. Assim, a Embraer solicita o esclarecimento da diferença entre esses dois termos e sugere que suas definições sejam incluídas na resolução que trata das infrações e valores-base de multa. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Com o objetivo de alinhar conceitualmente as disposições atreladas aos efeitos de infrações constatadas, as tipificações em questão passarão por atualização redacional, com o uso da classificação em níveis previsto no art. 3º da Resolução. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo V, Tabela 1. "1. Deixar de apresentar ou apresentar de forma intempestiva, incompleta, inexata ou adulterada informação, dado, registro ou documento - não conformidade nível 1"; 2. Deixar de apresentar ou apresentar de forma intempestiva, incompleta, inexata ou adulterada informação, dado, registro ou documento - não conformidade nível 2; 3. Deixar de apresentar ou apresentar de forma intempestiva, incompleta, inexata ou adulterada informação, dado, registro ou documento - não conformidade nível 3"; | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27774 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 9. Fabricar partes destinadas a uso aeronáutico em desacordo com as prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade de aviação civil que regem a produção de produtos e artigos aeronáuticos e a certificação de organizações de produção | |
| Justificativa: Organizações de produção, pela seção 21.137 do RBAC 21, devem produzir produtos conforme o projeto certificado, não havendo, por exemplo, julgamento ou mesmo capacidade para julgar o projeto quanto ao cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade e de proteção ambiental. Contudo, pelo texto original, tais fabricantes poderiam ser autuados por erros pertinentes à organização de projeto, i.e., projetos com falhas no cumprimento com os requisitos de projeto, o que foge de sua competência. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A tipificação proposta rege a fabricação de produtos e artigos em desacordo com prescrições voltadas para o detentor de uma aprovação de produção. A seção 21.146 do RBAC 21 exige o cumprimento dos requisitos de proteção ambiental aplicáveis ao projeto da aeronave. Nesta tipificação não é previsto que a Anac reavalie dados que já foram avaliados na aprovação do projeto da aeronave. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27775 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 10. Distribuir produto aeronáutico não aeronavegável ou sem rastreabilidade, exceto quando estas características não forem requeridas pela a ANAC | |
| Justificativa: | |
| Um fabricante pode produzir produtos aeronáuticos sem registro ou sem aeronavegabilidade quando o mesmo não for utilizado para fins aeronáuticos ou em casos aprovados pela ANAC (e.g., uma aeronave experimental, a qual, embora segura, não é aeronavegável, ou um componente fornecido a um laboratório para fins de pesquisa e desenvolvimento). Ademais, é importante salientar que fornecedores podem fornecer itens não aeronavegáveis para um fabricante, que, por sua vez, finalizará a produção do mesmo e o tornará aeronavegável. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: De fato há situações em que artigos não estejam aeronavegáveis (a tipificação não foi proposta para autuar estes casos). Como consequência, é revisitada a redação nos termos propostos. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo V, Tabela 1. "10. Distribuir produto aeronáutico não aeronavegável ou sem rastreabilidade, exceto quando essas características não forem requeridas pela ANAC" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27776 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 2. Declaração inexata de cumprimento de norma aceita pela ANAC – com efeito no produto, com potencial risco para a segurança 3. Declaração inexata de cumprimento de norma aceita pela ANAC – com efeito no produto, com provável risco para a segurança | |
| Justificativa: Não há nenhuma orientação, em ambas as resoluções, sobre o que seria um registro com “potencial risco” ou um “provável risco” à segurança. A falta dessa definição pode levar a uma interpretação individualizada do agente da ANAC, o que pode gerar um cenário não isonômico na tipificação da conduta, o que não coaduna com os objetivos aventados pela ANAC na Consulta Pública nº 02/2024. Assim, a Embraer solicita o esclarecimento da diferença entre esses dois termos e sugere que suas definições sejam incluídas na resolução que trata das infrações e valores-base de multa. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Com o objetivo de alinhar conceitualmente as disposições atreladas aos efeitos de infrações constatadas, as tipificações em questão passarão por atualização redacional, com o uso da classificação em níveis previsto no art. 3º da Resolução. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo V, Tabela 2. "1. Apresentar declaração inexata ou adulterada de cumprimento de norma aceita pela ANAC - não conformidade nível 1"; 2. Apresentar declaração inexata ou adulterada de cumprimento de norma aceita pela ANAC - não conformidade nível 2; 3. Apresentar declaração inexata ou adulterada de cumprimento de norma aceita pela ANAC - não conformidade nível 3"; | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27777 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 2. Não seguir método aceito pela ANAC para pequena modificação ao projeto de tipo, quando a aprovação for realizada através deste método | |
| Justificativa: Conforme prescrito na seção 21.95 do RBAC 21 e conforme explicado na seção 5.9.4.8 da IS nº 21-001B da ANAC, o método aceito pela ANAC é uma opção para aprovação de pequenas modificações, não tendo, portanto, caráter obrigatório. A modificação, ainda que classificada como “pequena modificação”, pode ser aprovada, por exemplo, diretamente pela ANAC. Dessa forma, deve-se deixar claro que a tipificação é limitada aos casos em que o método seja aplicável, i.e., quando a aprovação da modificação é realizada pelo método. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Contribuição procedente, alterando-se a redação para inclusão da restrição de sua incidência no formato sugerido. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo V, Tabela 4. "2. Deixar de seguir método aceito pela ANAC para pequena modificação ao projeto de tipo quando a aprovação for realizada através desse método" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27778 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 3. Deixar de comunicar à ANAC falha, mau funcionamento ou defeito cuja comunicação seja requerida pela Agência. | |
| Justificativa: Embora seja um termo conhecido, “dificuldades em serviço” não é utilizado no âmbito dos parágrafos 21.3(a) e (b), que trata da comunicação obrigatória pelas organizações de projeto e produção. Além disso, a tipificação para uma sanção deveria ser limitada às dificuldades em serviço cuja comunicação é obrigatória para essas organizações de projeto e manutenção, ou seja, aquelas requeridas pelo parágrafo 21.3(c) do RBAC 21. Dessa forma, sugere-se a alteração do item para melhor tipificação da conduta. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Alteração necessária em função da padronização de terminologias adotadas na regulamentação técnica. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo V, Tabela 4. "3. Deixar de comunicar à ANAC falha, mau funcionamento ou defeito cuja comunicação seja requerida pela Agência" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27779 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Fabricante de aeronave | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 4 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: 5. Falhar em assegurar que o projeto satisfaz os requisitos aplicáveis ou falhar em assegurar que o projeto não evidencia quaisquer características que possam comprometer a condição de operação segura | |
| Justificativa: Conforme estabelecido no RBAC 21 e pela IS nº 21-001B, o requerente, após demonstrar cumprimento com os requisitos, submete à ANAC todos os dados de demonstração e as informações projeto. A Agência então, com base nas informações submetidas pelo requerente, e se considerar, após realizar todas as análises, inspeções e teste que achar necessário, que o projeto cumpre com os requisitos e não apresenta uma condição insegura (no caso de aeronave), emitirá o Certificado de Tipo (ref. Seções 21.20, 21.21 e 21.33 do RBAC 21). Dessa forma, caso a ANAC não considere que o projeto cumpre com os requisitos aplicáveis ou que é inseguro, simplesmente não emitirá sua aprovação até que o requerente realize as correções necessárias. Porém, pela proposta da Resolução, o agente da ANAC poderá entender que deverá iniciar processo administrativo sancionatório para o caso supracitado, mesmo que já esteja previsto que, nesse cenário, o certificado não seja emitido e que, portanto, as prerrogativas da obtenção do mesmo não possam ser exercidas. Tal disposição é contraditória e, no mínimo, desnecessária e sugere-se a exclusão da mesma. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Na redação original proposta resta claro que esta tipificação aplica-se somente ao detentor de uma certificação de organização de projeto. Entretanto, o texto acabou juntando duas tabelas com aplicabilidades distintas, tornando-se necessária a adequação para superação de dúvidas como a presente na contribuição. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo V, nova Tabela 5 - Certificação de Organização de Projeto. "1. Falhar em assegurar que o projeto satisfaz os requisitos aplicáveis ou falhar em assegurar que o projeto não evidencia quaisquer características que possam comprometer a condição de operação segura. R\$ 4.500,00" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27780 – Nº 27798 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 03 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Considerar proporcionalidade do histórico relativo à regulamentos específicos ao invés do histórico mais abrangente. | |
| Justificativa: O artigo inserido traz sobre peso ao histórico das companhias, o que pode levar à interpretação de descumprimento repetitivo de eventuais regulamentos e, consequentemente, abre um espectro maior de possibilidade de <u>plano de ajuste corretivo</u> . | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: É preciso, primeiramente, dissociar (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, e onde se inserem eventuais planos de ações corretivas – de (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, cuja avaliação leva em conta, dentre outros aspectos, o histórico de conformidade do regulado. Entende-se que a contribuição sugere que, na análise do histórico do regulado, privilegie-se a análise de escopos específicos da regulamentação. Nesse ponto, esclarece-se que a análise pode se valer tanto de elementos específicos (como os sugeridos na contribuição), quanto de outros, mais amplos. O mais importante é que esses elementos permitam à Agência, da melhor forma possível, fazer inferência acerca da propensão do regulado à conformidade futura (por vezes essa análise pode privilegiar escopos específicos; outras não), para que se possa tomar a decisão mais adequada. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27781 – Nº 27799 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 05 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Promover ajuste ao texto de maneira a constar prazo específico para manutenção de posse, salvo justificativa expressa. | |
| Justificativa: A inserção do dispositivo com a menção de "pelo tempo necessário à conclusão da atividade" viola a expectativa de celeridade das atividades regulatórias/administrativa. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Tendo em conta que a atuação dos servidores da Agência está adstrita à observância dos princípios que rege toda a Administração Pública, incluindo-se nessa relação os princípios da motivação, razoabilidade, proporcionalidade, e eficiência, como bem ressalta o art. 2º da proposta, qualquer embaraço na atividade do particular só é válida se a medida se reveste da necessidade. A detenção, assim, não tem prazo certo – porque deve ser adequada a cada caso –, mas não pode se alongar além do necessário. É chamada a atenção a esse limite na redação do dispositivo, quando se alude ao “tempo necessário à conclusão da atividade de fiscalização”. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27782 – Nº 27800 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugere-se a inserção do termo "não inferior a xx meses para readequação", indicando um prazo mínimo de tempo. | |
| Justificativa: Necessário que conste um tempo de prazo mínimo razoável para readequação de correções. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: É preciso, primeiramente, dissociar (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, e onde se inserem eventuais planos de ações corretiva – de (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, cuja avaliação leva em conta, dentre outros aspectos, o histórico de conformidade do regulado. Assim, o retorno à conformidade é uma obrigação daquele que deseja permanecer atuando no sistema de aviação civil. As medidas adequadas, condições, e prazo para essa correção são estabelecidos caso a caso, e dependem da complexidade e criticidade de cada um deles. As medidas corretivas são, em geral, atividade participativa, na medida em que são, via de regra, propostas pelo regulado e avaliadas pela Agência. A eventual correção, pelo regulado, de uma determinada não conformidade identificada pela fiscalização da Agência, todavia, não é, por si só, elemento a comprovar a desnecessidade de se endereçar, àquele, uma medida sancionatória – ainda que seja elemento que possa ser considerado na decisão de se instaurar um processo administrativo sancionador. A decisão, conforme se explicita no art. 8º da proposta, é resultado de uma avaliação mais complessiva, que inclui inferências a respeito da criticidade da não conformidade identificada, das circunstâncias que envolvem o fato, da conduta e do histórico de conformidade e de cooperação do regulado, entre outros critérios. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27783 – Nº 27801 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 08 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Ajustar o texto para garantir maior segurança jurídica quanto à aplicação da medida, no que diz respeito aos critérios de avaliação e quanto à possibilidade de sanções pedagógicas. | |
| Justificativa: Abre-se a possibilidade de interpretação diferente da própria agência quanto ao "caso-a-caso". Além disso, a possibilidade de sanções "pedagógicas" para obrigar o viés colaborativo é preocupante e traz insegurança quanto à sua aplicação. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A necessidade de instauração de um PAS para determinada não conformidade deve estar devidamente fundamentada tecnicamente, devendo o decisor (i) se basear nos elementos de convicção da Agência, e (ii) garantir a coerência entre suas próprias decisões. A operacionalização da decisão fica a cargo da respectiva Superintendência, que, para garantir sua coerência, deve caminhar para o estabelecimento um modelo previsível, e divulgá-lo à medida em que ele vá ganhando consistência, para que se possa orientar suficientemente o regulado daquilo que dele se espera, para que ele possa se conformar ao modelo de virtude. Tendo em conta que, especialmente quanto a novos parâmetros, a constituição de um histórico consistente é atividade que pode levar ainda certo tempo, é possível que o modelo de decisão não alcance sua plenitude de imediato. Ainda assim, será possível usar elementos já conhecidos como parâmetros dessa decisão. A apreciação desses elementos deve ser levada ao conhecimento do regulado, preferencialmente num primeiro momento no âmbito do próprio processo, submetido ao devido contraditório e, posteriormente, de forma mais estruturada, em banco de dados. Não se vislumbra, a princípio, a construção ou montagens de rankings ou pontuações (score), no entanto, intenciona-se que o regulado detentor de histórico consiga ter transparências aos fatos apurados em momento de fiscalização.. Na contribuição, se veicula a preocupação da utilização de "sanções 'pedagógicas' para obrigar o viés colaborativo". É de relevo ressaltar que a conformidade regulatória é obrigação – e que a não conformidade denota um descumprimento dessa obrigação. Assim, não é a ausência de colaboração o elemento fundamental de uma eventual medida sancionatória, mas o descumprimento de uma norma obrigatória posta pela Anac. Nesse ponto, o histórico de colaboração do regulado vem como elemento adicional, para permitir que seja promovida uma análise mais completa da sua contribuição àquele resultado – que pode resultar, inclusive, na conclusão da Agência pela desnecessidade de uma medida sancionatória. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27784 – Nº 27802 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 12 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Promover ajuste para manter o texto conforme o artigo 17 da Resolução 472 em vigor de forma que havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas. | |
| Justificativa: O artigo 17 (conforme em vigor na atual Resolução 472) possibilitava a linha de defesa de que as infrações conexas, uma vez não apresentadas conjuntamente, perdião o objeto. O novo artigo possibilita que a ANAC emita novas multas sobre a mesma temática, o que eleva o risco e a insegurança jurídica para as empresas | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O texto do art. 17 da atual Res. 472 foi alterado na proposta para o texto constante do art. 12 para deixar mais objetiva a definição de quando múltiplas infrações devem constar de um mesmo Auto de Infração. Ademais, a alteração do critério de quais infrações devem constar de um mesmo Auto de Infração se deu em razão da necessidade de alinhamento entre os critérios de lavratura em um mesmo Auto de Infração e os critérios para aplicação da infração continuada. A necessidade de alinhamento de tais critérios busca evitar que ocorrências que configurem infração administrativa de natureza continuada estejam descritas em Autos de Infração distintos, o que pode ocasionar julgamento em separado e a não aplicação da sanção de acordo com a fórmula de cálculo aplicável em casos de infrações de natureza continuada. Além do mais, no art. 13 da proposta há a previsão de que mais de um auto de infração poderá constar em um mesmo processo administrativo sancionador. E no art. 24, § 2º, há, ainda, a previsão de que processos poderão ser reunidos para decisão conjunta. Assim, esses dispositivos mencionados estão em linha com o estabelecido no art. 12 da proposta, buscando-se possibilitar a análise conjunta de infrações que têm relação entre elas, não havendo risco ou insegurança jurídica para os autuados. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27785 – Nº 27803 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 13 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir o artigo | |
| Justificativa: O artigo traz insegurança jurídica quanto à sua aplicação pois será possível, a título de conveniência para a instrução, que Processos Administrativo Sancionador similares/sequenciais tenham a produção de prova em apenas um deles e julgamento conjunto/contínguo nos demais. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O art. 13 da proposta busca trazer eficiência e permitir o julgamento conjunto de casos que são relacionados. Assim, o artigo deve ser mantido, destacando-se que produção de provas em um mesmo processo e julgamento conjunto de mais de um Auto de Infração não causa insegurança jurídica ou prejuízo ao autuado. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27786 – Nº 27804 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 14 (IV) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e hora da ocorrência; | |
| Justificativa: A disponibilização da data e local como obrigatórios ao Auto de Infração é essencial para identificação dos fatos pelas companhias. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Alterado o inciso IV para "descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração". E incluído um parágrafo com o conteúdo "§ 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." A inserção do parágrafo descrito acima, estabelecendo que todas as informações necessárias para a plena compreensão da infração imputada integram a sua descrição, garante a preservação dos direitos do autuado. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 14 "IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração; (...) § 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do interessado ou de testemunhas. § 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27787 – Nº 27805 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 23 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reintroduzir o texto do artigo 28 da atual Resolução 472, como Artigo 23 e renumerar os demais. Art. 28. O autuado poderá apresentar, antes da decisão administrativa de primeira instância, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade combinada à infração para imediato pagamento. § 1º O requerimento para o arbitramento sumário da multa implicará o reconhecimento da prática da infração e a renúncia do direito de litigar administrativamente em relação à infração. § 2º O requerimento deverá ser apresentado em formulário próprio a ser definido pela ANAC. § 3º Nos casos de convalidação com reabertura de prazo para manifestação nos termos do art. 19 desta Resolução, o requerimento para o arbitramento sumário não será aproveitado, podendo o autuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias. § 4º O autuado deverá optar por apresentar a defesa ou o requerimento de arbitramento sumário de multa para cada uma das infrações apuradas no PAS, caso não discrimine o objeto de seu pedido, presumir-se-á abrangente a todas as infrações discutidas no processo. § 5º Na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao PAS, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do interessado. § 6º Deferido o requerimento de arbitramento, será efetuado lançamento próprio correspondente e o autuado será intimado para proceder ao pagamento da multa até o vencimento indicado na Guia de Recolhimento da União - GRU, que poderá ser emitida na página da ANAC na rede mundial de computadores. § 7º Efetuado o pagamento integral no prazo concedido, o PAS será arquivado. § 8º Não sendo integralmente adimplida a multa no prazo previsto no § 6º deste artigo, os seguintes efeitos serão produzidos: I - o autuado deixará de fazer jus ao benefício de arbitramento sumário; e II - o PAS será encaminhado à autoridade competente para julgamento em primeira instância sobre a aplicação das sanções cabíveis. | |
| Justificativa: | Somos contrários a retirada de atual artigo 28 da Resolução 472 dessa disposição. A aplicação do desconto de 50% em caso de reconhecimento é razão de estímulo a confissão de incorreções identificadas. A existência de novo dispositivo que permite "multa de apenas 20% do valor base" não ilide a validade do presente dispositivo |
| Resultado da análise: | contribuição não acatada |
| Fundamento: | A retirada do arbitramento sumário (redução de 50% para pagamento imediato de multa) se baseia, essencialmente, na alteração do modelo de lavratura de autos de infração e de aplicação de providência sancionatória, em especial de multa. A proposta de norma visa estimular o retorno à conformidade regulatória pelo agente, e estabelecer instrumentos para que a Anac, nos processos instaurados, possa adotar ações não pecuniárias para incentivar a manutenção de um ambiente seguro e sustentável. É dizer que a aplicação de providências administrativas buscará ampliar a |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

proporcionalidade relativa aos casos concretos enfrentados, e providências mais gravosas serão priorizadas para as condutas com consequências mais severas e/ou cometidas por agentes com históricos de desempenho e comportamento tidos por sensíveis.

De tal modo, quando da ocorrência de não conformidades, a Agência atuará junto ao agente responsável para a adoção de medidas para correção e promoção da conformidade, e a aplicação de multa ocorrerá apenas nos casos em que a não conformidade assim a justifique.

Considerando tais pontos, espera-se que, quando justificada a aplicação de multa, tal procedimento exija uma postura mais incisiva por parte da Agência e voltada à efetiva aplicação da medida dissuasória, respeitado, sempre, os princípios de contraditório e ampla defesa.

Acrescenta-se que o arbitramento sumário possui custo semelhante ao julgamento no rito ordinário, quando comparado a processos em que não há interposição de recurso. Em ambos há a necessidade de decisão de primeira instância. Ademais, muitas das multas arbitradas dessa forma não são pagas e o processo necessita retornar para novo julgamento em primeira instância, o que gera retrabalho à administração pública. Portanto, do ponto de vista da análise econômica do direito administrativo a medida não é eficiente.

Sob a perspectiva do regulado, chega-se à mesma conclusão, haja vista que a dosimetria da nova resolução permite a aplicação de multa com até 80% de redução (art. 35, § 2º). Nesse sentido, são previstas as atenuantes do reconhecimento da prática da infração; da adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração; da adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; e da inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicada sanção.

Soma-se a isso a nova previsão de desconto de 25% para a renúncia ao recurso. Ou seja, é possível, a depender do caso concreto, que o regulado pague uma multa equivalente a 15% do valor base. De forma análoga, seria uma redução de até 85% do valor médio. A medida é mais eficiente, permite maior benefício e possui grau de individualização em relação ao regulado e ao caso concreto, o que permite uma atuação mais responsável da Agência.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27788 – Nº 27806 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão dos § 2º, 3º e 4º | |
| Justificativa: A redação conduz à insegurança jurídica por critérios de conveniência aduzindo que alterações para julgamento conjunto possam levar ao compilação de casos similares para julgamento em lote. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O julgamento conjunto de processos já é uma realidade na Anac. É comum a reunião de processos quando verificada a dependência das infrações, a unidade do fato em apuração, ou outros elementos que indiquem que o julgamento conjunto será mais oportuno, de forma a salvaguardar os princípios da segurança jurídica e da eficiência. Adicionalmente, existem diversos dispositivos no Código de Processo Civil, de aplicação supletiva e subsidiária ao processo administrativo, que tratam de conexão, continência e julgamento conjunto de casos não conexos, quando houver risco de prolação de decisões conflitantes. Nesse sentido, optou-se por evidenciar a discricionariedade da reunião dos processos, uma vez que não existe rol fechado de situações possíveis. A segurança jurídica e a previsibilidade na aplicação da técnica de julgamento conjunto decorre dos precedentes e das hipóteses previstas no CPC. No que se refere ao disposto no § 2º, destaca-se que tal dispositivo tem por objetivo esclarecer que nem sempre será necessária a abertura de prazo para manifestação do autuado, especialmente quando do resultado da diligência não for acrescentado elemento novo ao processo, em atenção ao princípio da eficiência. A despeito de não se identificar falha ou fragilidade na aplicação do dispositivo, entende-se oportuna a sua supressão do corpo da Resolução proposta, de modo a retirar delimitação prévia à caracterização de elementos como probatórios ou essenciais à ampla defesa e ao contraditório. Nesse sentido, cumpre à autoridade responsável pela instrução e pelo julgamento do processo sancionador a avaliação de eventuais elementos adicionados ao processo com o objetivo de avaliar a necessidade de intimação do interessado para nova manifestação, nos moldes do § 1º do mesmo artigo 24 (renumerado) | |
| Itens alterados na proposta: Art. 24 (RENUMERADO). "§ 1º Se as diligências adicionarem novos elementos probatórios que possam influenciar a decisão administrativa, o interessado será intimado para se manifestar sobre a nova documentação no prazo de quinze dias." (NR) Suprimido o § 2º da minuta submetida à Consulta Pública. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27789 – Nº 27807 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de dispositivo que estabeleça um ranking que garanta objetividade quanto à análise de não conformidade, histórico e comportamento do regulado. | |
| Justificativa: A questão nesse artigo é a insegurança quanto à gravidade da não conformidade, histórico e comportamento do regulado. se será criado um ranking ou de alguma forma, ainda que somente para o regulado, será possível acesso ao histórico de conformidade e perfil de comportamento? | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Aponta-se que a norma sobre incentivos e as providências voltados para a promoção de conformidade foi apresentada em conjunto com a norma que dispõe sobre as infrações à regulamentação da aviação civil e que estabelece valores-base de multa para as infrações. Essa segunda norma foi construída de modo a refletir nos valores-base propostos a gravidade de cada conduta ali contida, bem como trouxe, para alguns elementos específicos, níveis de gravidades pré-determinados (art. 3º da referida norma). Não obstante o previsto na norma de infrações. A construção do acompanhamento do histórico de conformidade e da análise do perfil de comportamento dos regulados, conforme indicado no art. 6º se dará, principalmente, mas não exclusivamente, por meio de registro nos sistemas de controle da Anac. Não se vislumbra, a princípio, a construção ou montagens de rankings ou pontuações (score), no entanto, intenciona-se que o regulado detentor de histórico consiga ter transparências aos fatos apurados em momento de fiscalização. Por fim, reforça-se que toda decisão administrativa deve apresentar claramente sua fundamentação e critérios adotados para o caso específico, para permitir, assim, a devida apresentação de ampla defesa e contraditório. Nos termos da norma proposta, além de referido histórico de conformidade e de cooperação do regulado, outros aspectos, como a criticidade da não conformidade identificada, as circunstâncias que envolvem o fato, a conduta, e as circunstâncias agravantes e atenuantes são critérios a serem considerados na estruturação da decisão dentro do Processo Administrativo Sancionador. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27790 – Nº 27808 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 29 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir artigo | |
| Justificativa: É necessário que seja ponderado prazo mínimo para cumprimento das obrigações de fazer, especialmente porque há chance de determinações que envolvam implementações de sistemas/fluxos não conhecidos e/ou adotados pelas companhias. Sugerimos que seja retirado o tópico de obrigações de fazer/não fazer, se possível. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Inicialmente, cumpre esclarecer que o art. 28 está inserido dentro de capítulo específico que expõe o rol das providências administrativas sancionatórias que estarão disponíveis à Anac para aplicação, quando justificável, no caso de constatação de não conformidade. O art. 28, que trata da obrigação de fazer, e o art. 29, que trata da obrigação de não fazer, permeiam-se pela caracterização dessas duas providências administrativas sancionatórias que foram estabelecidas no art. 27, III. A obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são inovações normativas propostas para o processo decisório das providências administrativas sancionatórias da Anac. Como se depreende de suas denominações, a obrigação de fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de praticar uma conduta diversa de suas obrigações já previstas nos normativos vigentes. Já a obrigação de não fazer é um tipo de sanção que resulta em determinação ao infrator de deixar de praticar uma conduta que lhe seria permitida, ou seja, é uma abstenção de praticar uma conduta ou explorar um serviço, que normalmente poderia ser feito, em benefício dos usuários da aviação civil. É dizer, a obrigação de fazer e a obrigação de não fazer são determinações impostas pela Anac para que alguém faça ou deixe de fazer algo, com caráter punitivo, em decorrência do descumprimento de uma obrigação legal ou normativa. O foco destas providências administrativas deve estar centrado no usuário da aviação civil, agregando-lhe algum ganho ou benefício em decorrência da ação sancionatória imposta ao infrator. Em resumo, não se trata, portanto, de cumprimento de requisitos normativos obrigatórios (RBAC, Resoluções, Instruções Suplementares, etc.), mas sim imposições ou restrições de caráter sancionatório. Como consta do art. 30,§ 2º, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções será considerado o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída no todo ou em parte. Esclarece-se que na decisão administrativa que contiver obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta. Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusivo do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30), cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27791 – Nº 27809 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 31 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir artigo | |
| Justificativa: É necessário que seja ponderado prazo mínimo para cumprimento das obrigações de fazer, especialmente porque há chance de determinações que envolvam implementações de sistemas/fluxos não conhecidos e/ou adotados pelas companhias. Sugerimos que seja retirado o tópico de obrigações de fazer/não fazer, se possível. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Esclarece-se que na decisão administrativa que resultar em sanção de obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta, nos termos estabelecidos no art. 30 e parágrafos. Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusivo do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30), cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27792 – Nº 27810 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 32 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir artigo | |
| Justificativa: Dúvida clara sobre o que acontecerá com a multa que não foi substituída pela obrigação. Como citado acima, sugerimos a retirada da obrigação de fazer, visto que não há previsibilidade da sanção aplicada pela ANAC, que pode ser mais custosa que a própria multa. Além disso, há possibilidade de que eventuais sanções causem desequilíbrio mercadológico e financeiro. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Como consta do art. 30, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções serão considerados o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída em toda ou em parte a sanção de multa. Cumpre destacar que a resolução prevê expressamente a possibilidade de substituição apenas de parte do valor da sanção de multa. A parte referente à sanção de multa seguirá seu fluxo normal, como qualquer outra multa aplicada, observando seus prazos e procedimentos relacionados ao seu pagamento previstos no art. 56. Caso o ente sancionado opte por não aceitar a sanção de obrigação de fazer ou de não fazer, será aplicado o valor de multa já calculado, e se seguirá seu fluxo normal (art. 30, § 4º, II e IV), como qualquer outra multa aplicada, também observando o art. 56. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27793 – Nº 27811 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 33 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir artigo | |
| Justificativa: Há a possibilidade de que a sanção de obrigação de fazer/não fazer seja mais gravosa que as multas e gere desequilíbrio mercadológico. Consideramos que a nova modalidade de sanção é inviável sem que seja apresentado rol explicativo/taxativo de aplicação | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Como consta do art. 30, as obrigações de fazer e de não fazer possuem como parâmetro de valoração de sua imposição o valor de multa atribuído ao ente sancionado, podendo substituir referida multa completamente ou em parte. Assim, na fixação dessas sanções serão considerados o valor da multa aplicável ao caso, calculada nos moldes da resolução, que será substituída no todo ou em parte. Nesse sentido, esclarece-se que na decisão administrativa que contiver obrigação de fazer ou de não fazer constará expressamente o valor da multa aplicável ao caso em análise, as condições para o cumprimento da sanção, inclusive com os prazos e cronogramas de implementação, além de demais aspectos que se mostrem relevantes e necessários para o acompanhamento e comprovação de atendimento da obrigação. Todas essas informações estarão disponíveis ao ente sancionado para avaliação do aceite ou não da obrigação imposta. Ressalta-se, contudo, que o aceite da substituição de multa por obrigação de fazer ou de não fazer é exclusivo do ente sancionado, cabendo a ele a avaliação de sua capacidade de cumprimento da obrigação dentro dos prazos e formas estabelecidos na decisão administrativa (art. 30), cabe também ao ente sancionado, dentro de suas capacidades, avaliar riscos e vantagens na aceitação. Reforça-se que o aceite é discricionário ao ente sancionado, e caso haja negativa, aceite parcial ou ausência de manifestação no prazo de manifestação, dar-se-á seguimento ao processo sancionador com a sanção na forma de multa, no valor anteriormente já calculado, sem prejuízos à parte sancionada. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27794 – Nº 27812 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Ajustar artigo para tornar mais objetivas as situações agravantes de forma a garantir segurança jurídica na sua aplicação | |
| Justificativa: Temos grande preocupação com relação a aplicação das circunstâncias agravantes e atenuantes na composição de dosimetria da pena. Não está claro quais são os parâmetros para aplicação das circunstâncias, se todos terão o mesmo peso ou pesos específicos e quais critérios serão adotados e que influenciarão no resultado final do valor da sanção. Por exemplo, o item 4.14 da nota técnica 1/2024 diz que a (...) identificação de prática que evidencie violação ao dever de lealdade e boa-fé foi inserida no rol de circunstâncias agravantes, a qual pode assumir peso relevante para agravar o valor-base da multa, mas nada se fala de qual seria esse peso relevante ou se existem critérios que determinam os pesos dados as circunstâncias. Adiante, o item 8.10 diz que as áreas técnicas desenvolverão atos específicos para a aplicação das circunstâncias agravantes e atenuantes. Como isso ocorrerá? Quais serão esses atos? Haverá consulta ao setor? A construção e publicação ocorrerá em que formato? Passará a compor o anexo da nova proposta de resolução em substituição a 472 ou a proposta de resolução em que se tipificam as infrações a regulamentação da aviação civil? A metodologia aplicada para dosimetria apresenta diversas novas agravantes, diminuindo ainda a efetividade de inexistência de sanção nos últimos 12 meses (para informar apenas a inexistência de trânsito em julgado). No mais, da forma como foi descrito o artigo, as multas serão majoradas em sua imensa maioria, sendo que a aplicação em 20% do valor base não significa efetiva diminuição do valor base | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A revisão do modelo de dosimetria presente na Resolução nº 472/2018 teve como uma de suas premissas a adoção de solução que permita maior proporcionalidade e razoabilidade entre a cricidade e as circunstâncias das infrações apuradas pela Agência e a consequente penalidade aplicável pela Agência. Nesse cenário, foi ampliada a margem de atenuação e de agravamento, bem como ampliado o leque de circunstâncias a serem avaliadas pela Agência. No que se refere aos parâmetros para incidência das circunstâncias, considerando o diálogo com o setor durante a consulta pública e com o público interno, foi revista a proposta apresentada, com a fixação de referências para cada circunstância atenuante e agravante. Com o objetivo de garantir margem para adequação ao caso concreto, considerando a possibilidade de que haja incidência em grau reduzido ou mesmo um efeito predominante da circunstância na avaliação do caso, acrescenta-se dispositivo que permite, sempre de modo fundamento e de acordo com elementos concretos extraídos dos autos, que os percentuais sejam acomodados, resguardados também limites mínimos e máximos. Com relação à segunda sugestão, destaca-se que o novo § 1º do art. 35 (renumerado) abre margem para que situações como a de ampla reincidência levem o percentual de agravamento até o dobro do indicado, de forma fundamentada. Julga-se que tal sistemática apresenta-se mais coerente do que a cumulação de pesos no formato sugerido, evitando excessos ou limitação dos efeitos das demais circunstâncias aplicáveis ao caso. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Com relação à terceira e à quarta sugestões, destaca-se que a redação proposta já permite tais cenários almejados (entre as medidas determinadas pela Anac podem se inserir as acautelatórias; o caput do art. 32 já prevê a possibilidade de circunstâncias atenuantes e agravantes, bem como outros instrumentos de redução ou majoração previstos em norma específica), tornando desnecessária a incorporação ou alteração de dispositivos.

Itens alterados na proposta:

Art. 33. São circunstâncias atenuantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:

I - o reconhecimento expresso e inequívoco da prática da infração: - 40% (quarenta por cento);

II - a adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração: - 30% (trinta por cento);

III - a adoção de providências adequadas para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência: - 40% (quarenta por cento); e

IV - a inexistência de sanção aplicada ao regulado em decisão que tenha se tornado definitiva no período de um ano anterior à data do cometimento da infração em julgamento: - 20% (vinte por cento).

Art. 34. São circunstâncias agravantes e seus respectivos percentuais de incidência sobre o valor-base de cada infração:

I - a reincidência: + 30% (trinta por cento);

II - o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela ANAC: + 50% (cinquenta por cento);

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração: + 30% (trinta por cento);

IV - a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé objetiva que rege as relações entre regulado e regulador: + 40% (quarenta por cento);

V - a exposição de pessoas a risco ou a degradação dos níveis de segurança operacional ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita: + 40% (quarenta por cento);

VI - o dano material a bens privados ou a violação de outros direitos de terceiros: + 20% (vinte por cento);

VII - o dano material a bens públicos: + 30% (trinta por cento); e

VIII - a ocorrência de lesão física ou morte: + 50% (cinquenta por cento).

Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva.(,,)." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27795 – Nº 27813 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 35 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Ajustar a proposta para garantir previsibilidade e critérios claros para sua aplicação | |
| Justificativa: O texto sugerido retira a autonomia de reconhecimento de prática continuada, para fins de reconhecimento automático. Além disso, considerando os novos critérios de multa a chance de aplicação de valores mais altos aumenta em razão da gravidade por continuidade. No mais, considerando que não há certeza quanto ao percentual a ser aplicado, é impossível estimar os valores médios da prática da infração, pois será necessário pautar-se pelo reconhecimento ou não de agravantes/atenuentes pela ANAC. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O art. 35 da proposta (renumerado para art. 36) busca dar clareza para quando serão caracterizadas as infrações de natureza continuada. Por mais que a Anac e o setor regulado tenham amadurecido a compreensão e a aplicação do instituto a partir da edição da Resolução nº 566/2020, considera-se inviável a adoção de redação tão prescritiva que consiga afastar qualquer conceito jurídico indeterminado ou cláusula aberta. Nesse sentido, quando caracterizada a situação de continuidade, a resolução fixa regra objetiva para definição do fator multiplicador, não se identificando insegurança em sua aplicação. A necessidade de avaliação do caso concreto é inerente ao próprio conceito de "continuidade", devendo-se observar que a Agência estabelece balizas adicionais em relação ao que prevê o instituto da continuidade delitiva no Código Penal, por exemplo. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27796 – Nº 27814 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 36 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Ajustar a proposta para garantir previsibilidade e critérios claros para sua aplicação | |
| Justificativa: A inclusão, tal como apresentado anteriormente, possibilita que a ANAC promova capulações diversas a depender da temática infratora. Nesse sentido, é impossível previsibilidade e segurança quanto aos eventuais valores envolvidos na temática | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O art. 36 da proposta (renumerado para art. 37) contém fórmula objetiva de cálculo voltada justamente à garantia de previsibilidade e segurança tanto interna quanto externamente. A preocupação com a adoção de capulações diversas foi endereçada na proposta de norma que tipifica infrações e estabelece valores de referência para as multas, proposta esta que foi desenvolvida com o objetivo de tornar mais claras as situações violadoras da regulação e facilitar a compreensão pelo público regulado. Dúvidas com relação a tais tipificações podem ser apresentadas à Agência, que poderá lançar orientações para a diferenciação ou buscar numa próxima oportunidade normativa a implementação de novas tipificações ou revisar a redação de forma a tornar ainda mais claros os dispositivos. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27797 – Nº 27815 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: International Air Transport Association Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 49 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugere-se a aplicação de desconto parcial em relação aos 25% em caso de desistência do recurso. | |
| Justificativa: O desconto seria uma forma de incentivar a desistência e acelerar a finalização do processo. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Na hipótese de interposição de recurso, são instaurados os procedimentos internos de avaliação da impugnação por parte das instâncias competentes e atualizados os controles de prazos e procedimentos de comunicação interna e gestão processual, o que reduz o ganho administrativo com a opção pela não interposição e formalização do trânsito em julgado assim que ultrapassado o prazo previsto na resolução. Nesse sentido, não se vislumbra oportuna a alteração proposta. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(A) – Nº 27895 – Nº 27927 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(A) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27895 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27927 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo III Tabela 4 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecer a quais grupos de agentes essas infrações serão aplicadas. | |
| Justificativa: Seguindo a divisão do Anexo I (Classificação de Agentes em Grupos), cada agente recebeu um agrupamento. A Tabela 4 do Anexo III não traz especificação a quem serão aplicadas tais sanções. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: Conforme se extrai das tabelas de infrações hoje presentes no Anexo IV à Resolução nº 280/2013, há tipificações de infrações que são comuns a operadores aéreos e operadores aeroportuários em razão de a referida Resolução estabelecer que compete a ambos prover informações, implementar programas de treinamento, prestar atendimento prioritário, manter funcionário responsável por acessibilidade, entre outras ações que deverão ser implementadas no âmbito de sua interação com os passageiros e demais envolvidos no atendimento. Com relação às demais tipificações, a determinação do agente regulado que responderá pela infração descrita deriva diretamente da verificação de qual agente é indicado no corpo da resolução como responsável pela implementação da ação ou do procedimento descumprido. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(B) – Nº 27896 – Nº 27928 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(B) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27895 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27927 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo VI Tabela 2 e Anexo VII Tabela 2 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os itens abaixo estão em duplicidade nas seguintes tabelas: Anexo VI - Tabela 2 - Segurança Operacional, itens 12 e 13. Anexo VII - Tabela 2 - AVSEC Operador de Aeródromo, itens 32 e 33. Deixar de implantar barreiras de segurança que sejam capazes de conter o acesso não autorizado de veículos e pessoas às áreas delimitadas ou de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas, conforme exigências da norma Deixar as barreiras de segurança sem avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias ou ao risco à integridade física ou à possibilidade de aplicação de sanções legais | |
| Justificativa: | |
| Na Resolução vigente nº 472/2018 os itens mencionados estão dispostos somente na Tabela II-A - Sistema de Proteção da Área Operacional de Aeródromos, ao Operador de Aeródromo. Sendo assim, a fim de evitar a dupla penalidade, faz-se necessário prever a infração somente em uma tabela. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: | |
| Os elementos identificados nos itens 32 e 33 da Tabela 2 (AVSEC Operador de Aeródromo) do Anexo VII e os itens itens 12 e 13 (renumerados como 11 e 12) da Tabela 2 (Segurança Operacional) do Anexo VI, que tratam das características da barreira de segurança, são distintos, ainda que a redação dessas condutas punitivas estejam idênticas. Enquanto a barreira de proteção de segurança operacional do Anexo VI tem o objetivo de evitar a ocorrência de incursão em pista, notadamente por eventuais ocorrências de acesso de animais, além de pessoas e outros objetos que possam causar eventos de FOD através das barreiras de segurança que, em safety, integram um conjunto de requisitos que compõem as demais ações de Proteção da área operacional do aeródromo (Seção 153.107 do RBAC 153) e seguem a IS nº 153.107.001A. Por outro lado, as avaliações de AVSEC do Anexo VII, quanto à implantação das barreiras de segurança, buscam uma proteção específica contra atos de interferência ilícita, que se caracterizam pela conduta intencional de um agente atentar contra a aviação civil e suas características gerais elencadas na Seção 107.67 do RBAC 107. | |
| Nesse sentido, enquanto todas as características da barreira de segurança estão detalhadas e individualizadas como requisitos de AVSEC na Seção 107.67 do RBAC 107 e punidas alternativamente com base nos itens 32 e 33 da Tabela 2 (AVSEC Operador de Aeródromo) do Anexo VII, quando se tratar de proteção de área operacional (Safety) do RBAC 153, a barreira de segurança ganha contorno mais amplo de infraestrutura e integra o conjunto de mecanismos de proteção da área operacional do aeródromo, que se adequam mais às recomendações feitas mais recentemente na IS 153.107.100A, razão pela qual, a conduta punitiva do item 13 da Tabela 2 do Anexo VI da Norma que trata sobre os avisos de alerta (13. Deixar as barreiras de segurança sem avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias ou ao risco à integridade física ou à possibilidade de aplicação de sanções legais R\$ 2.625,00) deve ser excluída da Norma por não ser o objeto de destaque do requisito 153.107. | |
| Cumpre ressaltar que esta mera recomendação para os avisos de alerta no RBAC 153 para fins de segurança operacional feita na IS 153.107.001A não tem o condão de afastar a punibilidade pelo descumprimento dos requisitos de implantação da barreira de segurança previsto no item 12 da Tabela 2 (Segurança Operacional) do Anexo VI (12. Deixar de implantar barreiras de segurança que sejam capazes de conter o acesso não autorizado de veículos e pessoas às áreas delimitadas ou de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas, conforme exigências da norma R\$ 5.250,00) do mesmo RBAC 153, tampouco interfere na punição dos defeitos da barreira de segurança em AVSEC pelos itens 32 e 33 da Tabela 2 (AVSEC Operador de Aeródromo) do Anexo VII. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Assim, ocorrendo ações fiscalizatórias unificadas com ambos os escopos de segurança operacional e AVSEC, essas condutas não serão punidas duplamente, pois a individualização da punição das barreiras de seguranã é “uma multa por constatação” para cada “ação fiscalizatória”, materializadas documentalmente. Mas se as ações fiscalizatórias ocorrerem em momentos e escopos distintos, neste caso, poderá haver dupla punição da barreira para safety e para security com enfoques diferentes, pois os defeitos da barreira de segurança se prolongam no tempo pela vontade do agente, o que permite a punição do operador repetidas vezes, enquanto não corrigido o problema.

Itens alterados na proposta:

Anexo VI, Tabela 2, item 13 excluído, com renumeração do item seguinte.

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(C) – Nº 27897 – Nº 27929 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(C) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27895 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27927 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo III Tabela 4 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão das Condutas 1 e 2: 1. Não acomodar os passageiros sob sua custódia considerados inadmissíveis pela autoridade de imigração até o seu reembarque 2. Deixar de responder pela custódia de passageiros e tripulantes desde o desembarque até que sejam recebidos no ponto de inspeção para ingresso no País | |
| Justificativa: Trata-se de condutas atreladas à competência da companhia aérea/transportadora, segundo disposições da Resolução ANAC nº 400/2016 e legislações como a Lei nº 13.445/2017 (art. 41, art. 109, VI), e que na Resolução vigente nº 472/2018 estão previstas corretamente à empresa aérea na Tabela IV, itens b e c. E não ao operador de aeródromo, como se pretende na proposta ora tratada. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: A contribuição é procedente, tendo havido falha na inclusão da tabela aplicável a operadores de aeródromos. Como decorrência, foi inserida no Anexo nova tabela aplicável aos operadores aéreos. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo VII, Tabela 3, exclusão dos itens 1 e 2, com renumeração dos seguintes. Inserção de nova Tabela 4, com inclusão de tipificação geral sobre elementos de facilitação sob responsabilidade do operador aéreo. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(D) – Nº 27904 – Nº 27936 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(D) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27904 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27936 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 01 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecer a quais grupos essas infrações serão aplicadas. | |
| Justificativa: Pedimos esclarecer se esta resolução se aplica a infrações: (i) praticadas por administradoras de infraestrutura aeroportuária não concedida; (ii) cometidas por concessionárias de infraestrutura aeroportuária a atos normativos da ANAC. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: A proposta contempla tipificações de infrações aplicáveis à atuação de quaisquer operadores de aeródromos (ou seja, considera aeródromos públicos concedidos e autorizados, operados por convênio ou operados diretamente pela União ou empresa especializada da Administração Indireta, bem como aeródromos privados). Tais tipificações se aplicam às matérias de competência da Anac, com exceção das infrações praticadas por concessionárias de infraestrutura aeroportuária às cláusulas contidas nos contratos de concessão e seus anexos, nos seus respectivos editais e seus anexos, ou à regulamentação editada para discipliná-las, conforme ressalva contida no § 3º do caput. Cumpre destacar que as tipificações previstas na resolução geral proposta não afastam as tipificações presentes em atos normativos específicos, como resoluções e RBAC, que podem prever infrações aplicáveis aos diferentes tipos de operadores de aeródromos citados inicialmente. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(E) – Nº 27817 – Nº 27843 – Nº 27869 – Nº 27959(A) – Nº 27960(A)

| Identificação | |
|--|---|
| Autores da Contribuição: 27816(E) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27817 GRU Airport (Categoria Associação) 27843 GRU Airport (Categoria Associação) 27869 GRU Airport (Categoria Associação) 27959(A) Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27960(A) Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 6º Diante da identificação de não conformidade no desempenho de atividade regulada, a ANAC dará conhecimento ao autuado e iniciará procedimento com vistas a adoção das medidas para a sua correção e promoção da conformidade, quando aplicável. (...) § 2º A ANAC deverá, em conjunto com o administrado, estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação. § 3º Poderá ser concedido prazo adicional para conclusão da correção, desde que devidamente justificado pelo administrado. | |
| Justificativa: | |
| Salutar que haja um procedimento de construção colaborativa. Por isso sugerimos alteração na redação. O retorno à conformidade deve ser a opção preferencial, por constituir interesse público primário. O procedimento sancionatório não deve ser aberto diretamente, sem ser antecedido de tentativa de retorno voluntário à conformidade. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |
| É preciso, primeiramente, dissociar (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, e onde se inserem eventuais planos de ações corretivas – de (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, cuja avaliação leva em conta, dentre outros aspectos, o histórico de conformidade do regulado. | |
| Assim, o retorno à conformidade é uma obrigação daquele que deseja permanecer atuando no sistema de aviação civil. As medidas adequadas, condições, e prazo para essa correção são estabelecidos caso a caso, e dependem da complexidade e criticidade de cada um deles. As medidas corretivas são, em geral, atividade participativa, na medida em que são, via de regra, propostas pelo regulado e avaliadas pela Agência. | |
| A eventual correção, pelo regulado, de uma determinada não conformidade identificada pela fiscalização da Agência, todavia, não é, por si só, elemento a comprovar a desnecessidade de se endereçar, àquele, uma medida sancionatória – ainda que seja elemento que possa ser considerado na decisão de se instaurar um processo administrativo sancionador. A decisão, conforme se explicita no art. 8º da proposta, é resultado de uma avaliação mais complessiva, que inclui inferências a respeito da criticidade da não conformidade identificada, das circunstâncias que envolvem o fato, da conduta e do histórico de conformidade e de cooperação do regulado, entre outros critérios. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(F) – Nº 27923 – Nº 27955 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(F) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27923 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27955 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 6º (...) § 2º Quando verificar eventual não conformidade, a ANAC abrirá prazo para o regulado se manifestar e apresentar esclarecimentos a respeito da suposta não conformidade. Após a manifestação do regulado, caso a ANAC mantenha sua posição de que se trata de uma não conformidade, poderá estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação. | |
| Justificativa: A ANAC pode entender que há uma não conformidade, mas na verdade não há. O mesmo ocorre na Resolução vigente com a emissão da SRCI. Tivemos ocasiões em que sequer havia condição irregular (exemplo: Fase I-C FOR) e mesmo assim o regulado é obrigado a apresentar um plano de correção. Portanto, sugerimos que, antes de confirmar uma não conformidade, a ANAC dê a oportunidade do regulado se manifestar. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A proposta apresentada em Consulta Pública dispõe sobre o tratamento de uma não conformidade, e não dos procedimentos para a sua identificação. Os procedimentos de identificação de não conformidades devem ser estabelecidos por cada unidade e não são objeto desta proposta de resolução. Isso posto, as unidades da Agência estabelecem seus procedimentos de forma a maximizar a precisão nesse processo, já que a correta classificação de um achado como “não conformidade” é essencial não só para a adequada responsividade, mas, também, para permitir que se tenha eficiência na alocação de recursos da Agência em seu processo de vigilância continuada. Entendendo o regulado que o achado não se trata de não conformidade, pode trazer essa informação à área técnica, em sua resposta - dialética importante também, para a Agência, no aprimoramento de seus processos. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(H) – Nº 27818 – Nº 27844 – Nº 27870 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(E) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27818 GRU Airport (Categoria Associação) 27844 GRU Airport (Categoria Associação) 27870 GRU Airport (Categoria Associação) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 10 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 10. O relatório de ocorrência é o documento em que se descrevem os fatos e as circunstâncias a partir dos quais se constata indícios de violação à legislação de aviação civil, com o objetivo de instruir o PAS com os elementos necessários à decisão. § 1º Serão juntados ao relatório de ocorrência os elementos hábeis a demonstrar os eventos narrados. | |
| Justificativa: Deve ser excluída a expressão “sempre que possível” do parágrafo primeiro. Isto porque se não há elementos para demonstrar, ainda que com início de prova – já que o próprio caput do artigo fala em constatação de indícios –, a ocorrência dos eventos narrados, não se deve sequer instaurar o processo sancionador, por impositivo dos princípios da racionalidade e da economia pela administração e, ainda, propiciar o contraditório e a ampla defesa ao administrado. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O estabelecido no § 1º do art. 10 (renumerado como parágrafo único), que prevê que, sempre que possível, serão juntados ao relatório de ocorrência os elementos hábeis a demonstrar os eventos narrados, assegura a observância dos direitos dos autuados. Assim, o texto proposto da norma já estabelece que quando existirem elementos hábeis a demonstrar o evento narrado, estes serão juntados ao relatório de ocorrência. Contudo, há ocasiões em que não há elemento adicional a ser juntado, além do relato do agente fiscal por essa razão não deve ser retirado o trecho “sempre que possível”. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(I) – Nº 27819 – Nº 27845 – Nº 27871 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(I) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27819 GRU Airport (Categoria Associação) 27845 GRU Airport (Categoria Associação) 27871 GRU Airport (Categoria Associação) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 12 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 12. Deverá ser lavrado um único auto de infração nos casos de responsabilidade solidária e quando houver mais de uma ação ou omissão praticada pelo mesmo autuado que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em um mesmo procedimento fiscalizatório. | |
| Justificativa: Se, como consta das justificativas, a intenção do regulador é de que “como regra a lavratura de auto único para os casos de responsabilidade solidária identidade de infração apuradas numa mesma fiscalização.” então a redação deve ser impositiva nessa hipótese. E andou bem a agência nesse ponto. A unificação evita não apenas a prolação decisões contraditórias em casos de solidariedade como até mesmo a condução probatória diferente a depender do agente instrutor, em casos de conexão que devem ter o mesmo tratamento. Por exemplo a um acusado ser deferida a produção de determinada prova e a outro, conduzido por outro instrutor, ser indeferida prova de mesma natureza. Já quanto à hipótese de múltiplas infrações idênticas do mesmo autuado deveria haver a reunião dos feitos, sempre observando além da ampla defesa e do contraditório o princípio da eficiência e economicidade, em linha com o artigo 13. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O trecho "Poderá ser" do art. 12 deve ser substituído por "Será", o que atende à sugestão. Todavia, quanto à sugestão da troca do "ou" pelo "e" entre as palavras "solidária" e "quando", esta não pode ser atendida, pois são duas situações diferentes em que pode ocorrer a lavratura de um único Auto de Infração, sendo uma delas a de responsabilidade solidária e outra a de infrações de natureza idêntica, apuradas em uma mesma fiscalização, praticadas pelo mesmo regulado. | |
| Itens alterados na proposta: "Art. 12. Um único auto de infração será lavrado em casos de responsabilidade solidária ou quando identificada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em um mesmo procedimento fiscalizatório." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(J) – Nº 27820 – Nº 27846 – Nº 27872

| Identificação | |
|--|--|
| Autores da Contribuição: 27816(J) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27820 GRU Airport (Categoria Associação) 27846 GRU Airport (Categoria Associação) 27872 GRU Airport (Categoria Associação) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 14 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 14. O auto de infração conterá os seguintes elementos: I - numeração sequencial; II - identificação do autuado; III - local, data e hora da lavratura; IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo, quando pertinente, data, local e hora da ocorrência; V - indicação da disposição normativa infringida; VI - identificação do autuante, com nome, cargo e assinatura; e VII - número de ocorrências da infração. VIII - indicação do prazo e local para apresentação de defesa; Parágrafo único. O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas. | |
| Justificativa: Não se compreendeu o motivo da retirada da obrigatoriedade de indicação do prazo para apresentação de defesa que consta da resolução atual. Não foi localizada análise de impacto nem justificativa na nota técnica para a exclusão. Entende-se que a manutenção da obrigatoriedade de indicação de prazo para defesa seja necessária. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: O prazo para apresentação de defesa será informado no documento de notificação que encaminha o Auto de Infração. Neste sentido, o § 1º do art. 17 (renumerado como parágrafo único) passou por melhoria redacional considerando a dúvida apresentada. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 17. "Parágrafo único. As intimações deverão conter o prazo e a forma para apresentação de manifestação e o procedimento para obtenção de vista do processo, devendo fazer referência ao número do PAS e do auto de infração respectivo." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(K) – Nº 27898 – Nº 27930 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(K) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27898 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27930 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 14 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: "IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo a data, local e hora da ocorrência, acompanhada de evidências de sua ocorrência, como fotos, vídeos ou qualquer outro documento ou elemento que comprove a sua ocorrência". (...) § 2º O não atendimento dos requisitos previstos nas alíneas II a VII do caput importará em nulidade do auto de infração. | |
| Justificativa: Sugerimos incluir no inciso "IV" do referido dispositivo a exigência de que o auto de infração seja acompanhado de evidências (como, por exemplo, fotos, links para vídeos ou documentos) aptas a comprovar a ocorrência da infração, a fim de que o autuado possa impugnar especificamente a conduta que lhe está sendo imputada e, assim, exercer de forma adequada o seu direito ao contraditório e à ampla defesa, nos termos do art. 5º, LIV e LV, da Constituição Federal. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: Não há necessidade de inclusão do texto sugerido em razão de que no art. 10, § 1º, da proposta normativa (renumerado como parágrafo único) já existe a previsão de que, sempre que possível, os elementos hábeis a demonstrar os eventos narrados serão juntados ao relatório de ocorrência. Em relação à sugestão de que se estabeleça no normativo a previsão de que o não atendimento de determinados requisitos importa na nulidade do auto de infração, esta não pode ser acatada, eis que a análise, se eventual vício constante do Auto de Infração importará em nulidade, não pode ser feita aprioristicamente sem a análise do caso concreto para avaliação se é possível a convalidação do auto de infração para saneamento do vício identificado. Adicionalmente, alterado o inciso IV para "descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração". E incluído um parágrafo com o conteúdo "§ 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." A inserção do parágrafo descrito acima, estabelecendo que todas as informações necessárias para a plena compreensão da infração imputada integram a sua descrição, garante a preservação dos direitos do autuado. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 14 "IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração; (...) § 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do interessado ou de testemunhas. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

§ 2º Integram a descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como data, local, hora da ocorrência, número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação." (NR)

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(L) – Nº 27821 – Nº 27847 – Nº 27873 – Nº 27899 – Nº 27931 – Nº 27959(B) – Nº 29760(B) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(L) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27821 GRU Airport (Categoria Associação) 27847 GRU Airport (Categoria Associação) 27873 GRU Airport (Categoria Associação) 27899 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27931 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27959(B) Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27960(B) Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 16 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: § 2º Os prazos expressos em dias contam-se em dias úteis. | |
| Justificativa: | |
| Sobre comunicações e prazo, entendemos que seja razoável a contagem dos prazos em dias úteis, a exemplo do disposto na Lei nº 13.105/2015. Cabe registrar que os prazos para manifestação da defesa são quase irrelevantes quando considerada a duração integral do processo, de modo que não haverá prejuízo à duração razoável do processo. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: | |
| A adoção da contagem dos prazos em dias úteis favorece a distribuição isonômica dos prazos considerando períodos legais que instituem feriados e reduzem a disponibilidade para o trabalho. No mesmo sentido, promove a dignidade da pessoa humana ao permitir o afastamento nos períodos de festividades e finais de semana. Demais disso, há a tendência no ordenamento jurídico brasileiro pela adoção dessa forma de contagem de prazos, já adotada no Código de Processo Civil e atualmente prevista na proposta legislativa de reforma da Lei nº 9.784 (PL 2481/2022). | |
| Nesse sentido, acata-se a proposta de adoção da contagem dos prazos em dias úteis. Contudo, visando não descurar da celeridade, da razoabilidade e da eficiência, ajustam-se os prazos inicialmente previstos em 20 dias, para 15 dias úteis. | |
| Itens alterados na proposta: | |
| Art. 16. (...) | |
| "§ 1º Os prazos expressos em dias serão contados somente em dias úteis. | |
| § 2º Compete ao interessado, caso haja impacto na contagem do prazo, informar os feriados locais de seu domicílio, no momento da apresentação da manifestação, sob pena de não poder fazê-lo posteriormente. | |
| § 3º Os prazos previstos nos arts. 18, 19, inciso I, alínea "b", 38, 44, § 1º, e 56, desta Resolução, não são considerados processuais e computar-se-ão de modo contínuo." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(M) – Nº 27822 – Nº 27848 – Nº 27874 – Nº 27900 – Nº 27932

| Identificação | |
|---|---|
| Autores da Contribuição: 27816(M) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27822 GRU Airport (Categoria Associação) 27848 GRU Airport (Categoria Associação) 27874 GRU Airport (Categoria Associação) 27900 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27932 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 17 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 17. O autuado será intimado a se manifestar sobre todos os atos do PAS que resultem em imposição de obrigações, ônus, sanções ou restrição ao exercício de direitos e atividades e os atos de outra natureza, de seu interesse, especialmente sobre:I - a lavratura de auto de infração;II - a juntada de elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar na decisão;III - a convalidação de vícios, na forma do art. 15 desta Resolução, § 1º; e IV – a análise da área técnica sobre a defesa apresentada;V - a prolação de decisão. § 2º Os prazos processuais ficam interrompidos a partir do requerimento de vista do autuado até o completo atendimento do pleito. (...) § 4º O processo deverá manter dialeticidade, devendo ser oportunizada manifestação ao administrado após quaisquer manifestações de agência. | |
| Justificativa: | |
| Deve ser prevista a faculdade de apresentar alegações finais após a manifestação da unidade técnica quanto à defesa apresentada, como já garantido pelo artigo 2º, X da lei 9.784/99. Demais disso, por princípio, deve ser garantida à defesa a última palavra nos autos antes do julgamento. Outras agências, como a ANATEL, já garantem esse direito. Além disso, quando houver pedido de vista o prazo para defesa deve ser interrompido, e não suspenso. A defesa tem direito ao prazo integral para se manifestar sobre todos os documentos. Se houve falha na entrega da integralidade dos documentos, deve ser restituído integralmente o prazo para manifestação. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |
| Não há obrigatoriedade de sempre se conceder alegações finais no processo administrativo sancionador regulamentado pelas agências reguladoras. Esse é o entendimento do STJ no AgInt no Resp 1.887.227/PR, transitado em julgado em 21/03/2022. Na decisão da Corte superior assenta-se: "A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça firmou-se no sentido de que a falta de previsão na Resolução ANTT 442/2004 para oferecimento de alegações finais não acarreta omissão normativa, mas simplificação do processo administrativo, razão pela qual não há cerceamento de defesa em sua não oportunização". | |
| Demais disso, o art. 25 desta proposta normativa prevê as hipóteses em que a manifestação da área técnica implica abertura de prazo para manifestação. | |
| Quanto à sugestão de interrupção de prazo para o pedido de vista, avaliamos que é inoportuno, pois premiaria a eventual desídia do regulado, o qual poderia restituir o seu prazo unilateralmente. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(N) – Nº 27823 – Nº 27849 – Nº 27875 – Nº 27901 – Nº 27903 – Nº 27933 – Nº 27935

| Identificação | |
|---|---|
| Autores da Contribuição: 27816(N) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27823 GRU Airport (Categoria Associação) 27849 GRU Airport (Categoria Associação) 27875 GRU Airport (Categoria Associação) 27901 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27903 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27933 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27935 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 19, § 1º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 19 (...) § 1º Quando a intimação for direcionada à pessoa jurídica, ocorrerá na pessoa do representante legal devidamente cadastrado no Sistema Eletrônico de Informação (SEI). Estando a parte representada por advogado devidamente constituído, a intimação do advogado é obrigatória e os prazos somente fluirão da intimação deste. (outra redação sugerida) "Art. 19 (...) § 1º É válida a intimação na pessoa do representante ou preposto do autuado. Estando a parte representada por advogado devidamente constituído, a intimação do advogado é obrigatória e os prazos somente fluirão da intimação deste." | |
| Justificativa: | |
| É necessário observar uma padronização das intimações e das normativas da Agência, especialmente quanto aos seus meios e destinatários. Muitas vezes a intimação feita exclusivamente por e-mail pode gerar problemas quando há ausência por férias, afastamentos, etc. A Res. 520/2019 e Portaria 3352/2018/SIA trazem padrão de intimação via SEI ao representante legal cadastrado, o que pode ser mantido para esta nova regulamentação. Quando a parte for representada por advogado, a intimação deste é obrigatória e uma garantia da defesa. (outra justificativa apontada) Quando a parte for representada por advogado, a intimação deste é obrigatória e uma garantia da defesa. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |
| A Resolução nº 520 regulamenta no âmbito da Anac as intimações por meio eletrônico. Nesse sentido, o art. 19, I, b, faz remissão expressa a "regulamentação específica". Atualmente essa regulamentação é a Resolução nº 520. Portanto, as intimações eletrônicas a pessoas jurídicas são endereçadas ao representante legal e procuradores que constam do cadastro da pessoa jurídica no protocolo eletrônico do SEI. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Adicionalmente, importa destacar que a representação por advogado não é obrigatória em processos administrativos e que o próprio autuado pode praticar todos os atos no processo. Assim, observa-se que não há revogação de titularidade postulatória do autuado quando constitui advogado, de forma que ele permanece apto a receber todas as comunicações do processo.

Portanto, nem sempre será requisito de validade da intimação o endereçamento a advogado constituído nos autos.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(O) – Nº 27902 – Nº 27934 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(O) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27902 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27934 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 19 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 19. As intimações serão consideradas válidas e efetuadas, conforme as seguintes regras: I - por meio de sistema eletrônico, desde que as intimações sejam entregues ao usuário do representante legal atualizado do autuado: a) na data em que for registrada a ciência; ou b) decorrido 15 (quinze) dias após a intimação eletrônica, conforme regulamentação específica; | |
| Justificativa: Já houve casos em que a ANAC encaminhou intimação eletrônica ao usuário que não pertencia mais ao quadro de colaboradores do regulado e a intimação foi considerada válida por decurso do prazo (15 dias). Assim, sugerimos que seja incluído o texto acima para evitar casos como este. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A Resolução nº 520 da Anac regulamenta o processo eletrônico e dispõe, no art. 16, V, que é responsabilidade exclusiva do usuário externo manter seus dados atualizados no Protocolo Eletrônico. Dessa forma, é esperado das pessoas jurídicas que zelam pelas procurações eletrônicas emitidas e mantenham atualizada a lista de pessoas habilitadas para se comunicar com a Anac em seu nome. Ressalta-se que, ao cadastrar o representante legal e procuradores no protocolo eletrônico do SEI, as intimações eletrônicas endereçadas às pessoas jurídicas são encaminhadas simultaneamente ao representante legal e a todos os procuradores cadastrados. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(P) – Nº 27824 – Nº 27850 – Nº 27876 – Nº 27905 – Nº 27937 – Nº 27959(C) – Nº 27960(C) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(P) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27824 GRU Airport (Categoria Associação) 27850 GRU Airport (Categoria Associação) 27876 GRU Airport (Categoria Associação) 27905 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27937 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27959(C) Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27960(C) Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 20 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 20. Do auto de infração caberá defesa no prazo de 20 (vinte) dias, contados da data da intimação válida. § 1º Considerando a complexidade do caso, ou nas hipóteses em que um mesmo auto de infração tratar sobre mais de uma conduta ou, ainda, nas hipóteses em que um mesmo PAS tratar sobre mais de um auto de infração, deve-se conceder dilação do prazo para apresentação da defesa, em atendimento à garantia da ampla defesa. § 2º A rejeição total ou parcial do pedido de dilação de prazo formulado pela defesa deve ser fundamentada. | |
| Justificativa: Sugerimos que a redação deixe expressa a possibilidade de dilação de prazo para defesa em casos complexos ou quando houver mais de um auto de infração no mesmo processo ou ainda um auto de infração contendo mais de uma conduta. Isso garante a ampla defesa e contraditório ao administrado e significa maior garantia também aos agentes da ANAC evitando questionamentos sobre a validade do processo, valendo registrar que o próprio TCU possibilita dilações de prazo para as defesas perante a corte. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A dilação de prazos representa hipótese excepcional. Nesse sentido, avalia-se que a hipótese de múltiplas infrações não justifica a dilação de prazos por si. Sempre deve existir relacionamento entre as infrações para que haja o seu julgamento conjunto, de forma que o contexto ou os fatos sejam similares. Assim, não há incremento extraordinário para a defesa processual nos casos de múltiplas infrações. Ademais, a proposta normativa amplia os prazos processuais ao prever a regra geral de 15 dias úteis para manifestação. Prazo esse que é o mesmo utilizado em processos judiciais cíveis, os quais não são de complexidade inferior aos processos sancionadores da Anac. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(Q) – Nº 27825 – Nº 27851 – Nº 27877 – Nº 27906 – Nº 27938

| Identificação | |
|---|---|
| Autores da Contribuição: 27816(Q) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27825 GRU Airport (Categoria Associação) 27851 GRU Airport (Categoria Associação) 27877 GRU Airport (Categoria Associação) 27906 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27938 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 23 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 23. Findo o prazo para apresentação da defesa, os autos serão encaminhados para análise da área técnica e eventual instrução. | |
| Justificativa: | |
| Após a defesa, o processo deve ser enviado para análise da área técnica competente. Após essa análise, deve ser facultada a apresentação de alegações finais somente após as quais, tendo ou não sido apresentadas, os autos serão encaminhados para decisão em primeira instância. Essa dinâmica garante o direito à ampla defesa, inclusive com a garantia da manifestação final da defesa, que deve ser assegurada à semelhança das garantias penais que, mutatis mutandis, se aplicam também ao direito administrativo sancionatório. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |
| A comunicação entre o regulado e a área técnica ocorre já durante o processo de fiscalização, em momento anterior à lavratura do auto de infração e a instauração do processo sancionador. Após a defesa o processo segue para julgamento. | |
| Acerca da necessidade de previsão de alegações finais, vale destacar que o STF reconhece que não são aplicados os princípios penais ao processo sancionador, como o caso da retroatividade benéfica (vide ARE 843989). Além disso, o STJ possui jurisprudência no sentido de que é válido o procedimento especial das Agências Reguladoras que não abrem possibilidade de alegações finais (vide Agint no Resp 1.887.227/PR, transitado em julgado em 21/03/2022). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(R) – Nº 27826 – Nº 27842 – Nº 27878 – Nº 27907 – Nº 27939 – Nº 27958 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(R) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27826 GRU Airport (Categoria Associação) 27842 GRU Airport (Categoria Associação) 27878 GRU Airport (Categoria Associação) 27907 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27926 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27939 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27958 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 24 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 24. O PAS encaminhado para julgamento em primeira instância deverá ser instruído com os seguintes documentos: I - auto de infração; II - relatório de ocorrência; III - comprovante de intimação do autuado; IV - defesa ou manifestação do autuado, se houver; V - certidão de decurso de prazo ou de juntada da defesa; VI – Instrução, se necessária; VII - Manifestação da área técnica sobre a defesa apresentada, se houver; e VIII - Alegações finais, em resposta à manifestação apresentada pela área técnica. | |
| Justificativa: Sugerimos, em linha com a garantia da apresentação de alegações finais, que o processo seja encaminhado com as peças previstas no artigo e mais: eventuais provas produzidas ou justificativa de sua desnecessidade; manifestação da área técnica sobre a defesa apresentada, se houver; e Alegações finais. Novamente, essa linha processual é a que efetivamente garante a ampla defesa e o contraditório. Inclusive, sugere-se a inversão deste artigo com o próximo, por uma questão de lógica cronológica, dado que o próximo artigo trata de instrução. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A comunicação entre o regulado e a área técnica ocorre já durante o processo de fiscalização, em momento anterior à lavratura do auto de infração e a instauração do processo sancionador. Após a defesa o processo segue para julgamento. Acerca da necessidade de previsão de alegações finais, vale destacar que o STF reconhece que não são aplicados os princípios penais ao processo sancionador, como o caso da retroatividade benéfica (vide ARE 843989). Além disso, o STJ possui jurisprudência no sentido de que é válido o procedimento especial das Agências Reguladoras que não abrem possibilidade de alegações finais (vide Agint no Resp 1.887.227/PR, transitado em julgado em 21/03/2022). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(S) – Nº 27827 – Nº 27853 – Nº 27879 – Nº 27908 – Nº 27940

| Identificação | |
|---|--|
| Autores da Contribuição: 27816(S) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27827 GRU Airport (Categoria Associação) 27853 GRU Airport (Categoria Associação) 27879 GRU Airport (Categoria Associação) 27908 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27940 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: | |
| Art. 25 (...) § 2º - Excluído | |
| Justificativa: | |
| Quaisquer análises ou manifestações de área técnica serão novos elementos e, portanto, deverão ser submetidas a manifestação do autuado, sob pena de ofensa ao devido processo legal. O § 2º deve ser excluído. Permitir o que a justificativa chama de “manifestação da área técnica baseada em elementos que constam dos autos ou que já são de conhecimento do autuado” sem que o autuado possa sobre elas se manifestar é simplesmente a produção de análise unilateral não submetida ao contraditório, o que é contrário ao ordenamento jurídico, especialmente os princípios da ampla defesa e do contraditório previstos expressamente no art. 2º da Lei 9.874/99. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: | |
| O disposto no § 2º tem por objetivo esclarecer que nem sempre será necessária a abertura de prazo para manifestação do autuado, especialmente quando do resultado da diligência não for acrescentado elemento novo ao processo, em atenção ao princípio da eficiência. A despeito de não se identificar falha ou fragilidade na aplicação do dispositivo, entende-se oportuna a sua supressão do corpo da Resolução proposta, de modo a retirar delimitação prévia à caracterização de elementos como probatórios ou essenciais à ampla defesa e ao contraditório. Nesse sentido, cumpre à autoridade responsável pela instrução e pelo julgamento do processo sancionador a avaliação de eventuais elementos adicionados ao processo com o objetivo de avaliar a necessidade de intimação do interessado para nova manifestação, nos moldes do § 1º do mesmo artigo 24 (renumerado). | |
| Itens alterados na proposta: | |
| Art. 24 (RENUMERADO). "§ 1º Se as diligências adicionarem novos elementos probatórios que possam influenciar a decisão administrativa, o interessado será intimado para se manifestar sobre a nova documentação no prazo de quinze dias." (NR) Suprimido o § 2º da minuta submetida à Consulta Pública. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(T) – Nº 27909 – Nº 27941 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(T) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27909 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27941 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 25 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 25. (...)§5º Observado o cabimento, o autuado será intimado para, no prazo de 20 (vinte) dias, se manifestar sobre o interesse de celebração de termo de ajustamento de conduta. | |
| Justificativa: Sugere-se incluir no art. 25 a previsão de que, antes da decisão, a autoridade deverá notificar o administrado quanto à possibilidade de celebração de termo de ajustamento de conduta. Entendemos que a referência à excepcionalidade da celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual, prevista no art. 40 da minuta de resolução, é contraditória com o princípio da regulação responsável, além de ir de encontro ao disposto no art. 32 da Lei nº. 13.848/2019, que expressamente autoriza as agências reguladoras a celebrarem TAC, prevendo, dessa forma, a possibilidade de uso desse instrumento de forma usual no cotidiano das entidades reguladoras, e não de forma excepcional. "Art. 32. Para o cumprimento do disposto nesta Lei, as agências reguladoras são autorizadas a celebrar, com força de título executivo extrajudicial, termo de ajustamento de conduta com pessoas físicas ou jurídicas sujeitas a sua competência regulatória, aplicando-se os requisitos do art. 4º-A da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997. § 1º Enquanto perdurar a vigência do correspondente termo de ajustamento de conduta, ficará suspensa, em relação aos fatos que deram causa a sua celebração, a aplicação de sanções administrativas de competência da agência reguladora à pessoa física ou jurídica que o houver firmado." A possibilidade de celebração de compromissos é também prevista no art. 26 da Lindb, não se tratando, por conseguinte, de expediente a ser utilizado apenas de forma excepcional."Art. 26. Para eliminar irregularidade, incerteza jurídica ou situação contenciosa na aplicação do direito público, inclusive no caso de expedição de licença, a autoridade administrativa poderá, após oitiva do órgão jurídico e, quando for o caso, após realização de consulta pública, e presentes razões de relevante interesse geral, celebrar compromisso com os interessados, observada a legislação aplicável, o qual só produzirá efeitos a partir de sua publicação oficial." | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A análise do cabimento de transação compete à Anac. Nos termos do art. 40 da minuta de resolução, serão propostos acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual, quando identificados, no caso concreto, os critérios dispostos na norma. Dessa forma, não se verifica eficiente a abertura de prazo para manifestação de interesse do autuado na celebração de acordo, em todos os processos automaticamente, quando a própria Administração não identifica o interesse na transação. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(U) – Nº 27828 – Nº 27854 – Nº 27880 – Nº 27910 – Nº 27942

| Identificação | |
|---|---|
| Autores da Contribuição: 27816(U) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27828 GRU Airport (Categoria Associação) 27854 GRU Airport (Categoria Associação) 27880 GRU Airport (Categoria Associação) 27910 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27942 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 28 (...) § 2º A gravidade da não conformidade e o histórico e o comportamento do regulado justificam a escolha das providências sancionatórias adequadas ao caso concreto, e devem estar expressas na decisão. (...) § 5º A sanção de cassação terá duração de até 5 (cinco) anos, salvo se disposto de forma diversa em regulamentação específica. | |
| Justificativa: | |
| A justificativa para escolha da providência sancionatória deve estar expressa na decisão. (§ 2º), como manifestação da obrigatoriedade da motivação dos atos administrativos. A justificativa é não apenas garantia do administrado, como sem ela não se permite recorribilidade e controle da decisão. Além disso, deve ser previsto que a sanção de cassação terá duração de até 5 anos. (§ 3º). Da maneira redigida, não permite graduação da sanção. Ocorre que toda a mudança regulamentar está dirigida à individualização e ao sancionamento na estrita medida do necessário, de modo que deve ser facultado ao agente promover a graduação da pena e a adequação, motivada, ao caso concreto. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |
| Inicialmente, aponta-se que todo ato administrativo deve, obrigatoriamente, ser motivado, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando impuser qualquer tipo de sanção. Assim, a decisão em um Processo Administrativo Sancionador deve apresentar claramente sua fundamentação e critérios adotados para o caso específico, para permitir a devida apresentação de ampla defesa e contraditório e eventuais recursos, não sendo necessária a inclusão proposta para o § 2º. Por fim, entende-se inoportuna a alteração proposta para o § 5º, pois a norma possui caráter geral e determina o prazo objetivo de duração para a cassação. Para ocorrência de prazos distintos ao previsto na norma, o texto proposto já estabelece a possibilidade de eventual definição de prazos de duração diferentes em regulamentações específicas, o que permite maior flexibilidade e adaptabilidade na aplicação da sanção de cassação, se se fizer necessário, mas evita que seja necessária a criação de regra para dosimetria dos efeitos da cassação, o que se entende inoportuno. Cumpre destacar que no âmbito da deliberação colegiada o prazo padrão dos efeitos da cassação foi alterado de 5 (cinco) para 2 (dois) anos, permanecendo aberta a definição de prazos distintos (maiores ou menores) em regulamentação específica. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(V) – Nº 27911 – Nº 27943 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(V) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27911 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27943 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: | |
| Justificativa: Sugere-se a manutenção do procedimento de arbitramento sumário atualmente em vigor. Na proposta submetida à Consulta Pública, é excluído o incentivo a que o autuado concorde com a autuação antes de proferida decisão de primeira instância. O incentivo em questão é postergado para a fase recursal (conforme previsto no art. 42 da minuta), aumentando o tempo necessário para solucionar a questão e impondo o dispêndio de recursos financeiros e humanos à agência e ao autuado que podem se revelar desnecessários. A justificativa apresentada pela ANAC para retirada do dispositivo merece reconsideração, no nosso entender, pois, contrariamente ao alegado, não evidenciam a inadequação ou baixo custo-benefício do procedimento de arbitramento sumário. A ANAC afirma, por exemplo, que "os pedidos de arbitramento sumário possuem índice de pagamento de pouco menos de 60%. Com isso, mais de 40% dos casos retornam para julgamento, gerando retrabalho nas unidades de julgamento e de secretaria administrativa, além de ampliar o prazo de conclusão dos processos". A nosso ver, ao contrário do afirmado pela Agência, tal estatística comprova que a medida é benéfica e gera os incentivos adequados à concordância do administrado com o conteúdo do auto de infração, no momento inicial do processo, tendo em vista que, em mais da metade dos casos (quase 60% dos casos de pedidos de arbitramento sumário), as partes pagam o valor reduzido da multa, arbitrado de forma sumária, encerrando o processo administrativo em sua fase inicial. Além disso, mesmo nos casos de não pagamento, não haverá propriamente um retrabalho, na medida em que, no rito comum, a área autuante deverá, de toda forma, analisar a defesa apresentada pelo administrado e fundamentar a sua decisão de manutenção ou não do auto de infração. Este é um custo que a ANAC teria em qualquer caso; não é gerado pelo procedimento do arbitramento sumário. É possível, de toda forma, pensar em medidas para evitar esse tipo de comportamento (não pagamento da multa arbitrada no rito sumário), como, por exemplo, a impossibilidade de usar esse rito durante certo período após o administrado não ter realizado o pagamento de uma multa arbitrada com base nesse procedimento. A ANAC também afirma que "há, ainda, indícios de uso do requerimento de arbitramento sumário como estratégia processual para adiamento da sanção". No entanto, eventual abuso por alguns não pode ser razão para se excluir medida; conforme sugerido acima, o abuso ou não pagamento pode ser endereçado com outros incentivos, como impossibilidade de negociação durante certo prazo, ou a inclusão deste fato no rol de agravantes. A ANAC também pondera, ao fim, que "o volume de processos sancionadores e o tempo de análise no rito ordinário reduziu consideravelmente". Mas tal redução não poderia, em alguma medida, ser atribuída justamente à existência do rito sumário? | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: | |
| A retirada do arbitramento sumário (redução de 50% para pagamento imediato de multa) se baseia, essencialmente, na alteração do modelo de lavratura de autos de infração e de aplicação de providência sancionatória, em especial de multa. | |
| A proposta de norma visa estimular o retorno à conformidade regulatória pelo agente, e estabelecer instrumentos para que a Anac, nos processos instaurados, possa adotar ações não pecuniárias para incentivar a manutenção de um ambiente seguro e sustentável. É dizer que a aplicação de providências administrativas buscará ampliar a proporcionalidade relativa aos casos concretos enfrentados, e providências mais gravosas serão priorizadas para as condutas com consequências mais severas e/ou cometidas por agentes com históricos de desempenho e comportamento tidos por sensíveis. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

De tal modo, quando da ocorrência de não conformidades, a Agência atuará junto ao agente responsável para a adoção de medidas para correção e promoção da conformidade, e a aplicação de multa ocorrerá quando a medida se justifique, conforme elementos do caso.

Considerando tais pontos, espera-se que, quando justificada a aplicação de multa, tal procedimento exija uma postura mais incisiva por parte da Agência e voltada à efetiva aplicação da medida dissuasória, respeitado, sempre, os princípios de contraditório e ampla defesa.

Acrescenta-se que o arbitramento sumário possui custo semelhante ao julgamento no rito ordinário, quando comparado a processos em que não há interposição de recurso. Em ambos há a necessidade de decisão de primeira instância. Ademais, muitas das multas arbitradas dessa forma não são pagas e o processo necessita retornar para novo julgamento em primeira instância, o que gera retrabalho à administração pública. Portanto, do ponto de vista da análise econômica do direito administrativo a medida não é eficiente.

Sob a perspectiva do regulado, chega-se à mesma conclusão, haja vista que a dosimetria da nova resolução permite a aplicação de multa com até 80% de redução (art. 35, § 2º). Nesse sentido, são previstas as atenuantes do reconhecimento da prática da infração; da adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração; da adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; e da inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicada sanção.

Soma-se a isso a nova previsão de desconto de 25% para a renúncia ao recurso. Ou seja, é possível, a depender do caso concreto, que o regulado pague uma multa equivalente a 15% do valor base. De forma análoga, seria uma redução de até 85% do valor médio. A medida é mais eficiente, permite maior benefício e possui grau de individualização em relação ao regulado e ao caso concreto, o que permite uma atuação mais responsável da Agência.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(W) – Nº 27912 – Nº 27944 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(W) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27912 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27944 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 29 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: | |
| Justificativa: Pede-se esclarecer: (i) quais as diferenças entre o procedimento previsto no art. 29 e aquele de celebração de acordo ou instrumento de compromisso consensual previsto no art. 40? Sugere-se esclarecer que a previsão do art. 29 não afasta a possibilidade de o administrado celebrar TAC com a ANAC até o trânsito em julgado do caso na esfera administrativa. (ii) a assunção de obrigação de fazer ou não fazer pelo particular será considerada para fins de configuração de reincidência? Seria adequado deixar claro que o investigado pode sugerir a celebração de TAC a qualquer momento até a decisão final do caso na esfera administrativa. Sugere-se ainda alinhar as competências, pois o TAC está previsto como competência privativa da Diretoria Colegiada, ao passo que as obrigações de fazer e não-fazer enquanto sanções substitutivas da multa podem ser aplicadas, em princípio, por qualquer autoridade com poder decisório em processo administrativo sancionador. | |
| Resultado da análise: contribuição com pedido de esclarecimento atendido | |
| Fundamento: Quanto ao primeiro pedido de esclarecimento demandado (diferenças entre os procedimentos do art. 29 e do art. 40), convém esclarecer inicialmente que o art. 29 está inserido dentro de capítulo específico que expõe o rol das providências administrativas sancionatórias que estarão disponíveis à Anac para aplicação, quando justificável, no caso de constatação de não conformidade. Enquanto o art. 40 está inserido dentro de capítulo que trata das transações administrativas e dos instrumentos consensuais. As obrigações de fazer e de não fazer, de que tratam os artigos 28 e 29 são providências administrativas de caráter regular e sancionatório, e fazem parte do rol estabelecido no art. 27, juntamente com a advertência, multa, suspensão e cassação. Elas são possíveis resultados de um processo administrativo sancionador (PAS), instaurado quando constatada não conformidade que justifique a lavratura de auto de infração. As providências administrativas sancionatórias contidas nos artigos 28 e 29 possuem caráter impositivo e sancionador, como seu próprio nome diz, e são decorrências dos ritos do PAS, como qualquer outro tipo de sanção prevista no art. 27. Já as transações administrativas e instrumentos consensuais contidos no art. 40, são acordos ou instrumentos de compromisso consensual, e de caráter excepcional e não sancionatório, que podem ser propostos pela Anac, quando observada situação em que a medida sancionatória possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança da aviação civil. Quanto o segundo pedido de esclarecimento (efeito de reincidência no caso das obrigações e adoção de TAC) mostra-se oportuno esclarecer que a aplicação de qualquer providência administrativa sancionatória prevista no art. 27, entre elas inclusive a obrigação de fazer e não fazer, configurara como circunstância de reincidência, observados, em especial, as determinações contidas no art. 34, parágrafo único, que trata especificamente da ocorrência de reincidência. A resolução proposta não impede que interessados exponham interesse na celebração de transações administrativas ou instrumentos consensuais. No entanto, cabe exclusivamente à Anac, mediante análise do caso concreto, e nos termos do art. 40, propor a celebração dos referidos instrumentos. Quanto à aplicação de obrigação de fazer e de não fazer, estas podem ser impostas por qualquer instância julgadora, uma vez que se tratam de medidas sancionatórias e não de medidas de transações administrativas ou de instrumentos consensuais. Nesse mesmo sentido, as decisões de utilização de transações administrativas e de instrumentos consensuais cabem à Diretoria por serem medidas excepcionais e alternativas às sanções. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(X) – Nº 27913 – Nº 27945 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(X) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27913 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27945 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 38 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Manutenção do antigo Art. 36 § 4º | |
| Justificativa: A alteração do termo a quo para a contagem do prazo para configuração da reincidência para a data do trânsito em julgado do processo administrativo (no lugar da data do cometimento da infração, como na resolução atualmente vigente) faz com que o particular seja prejudicado, injustificadamente, por eventual demora da agência para decidir o processo administrativo sancionador. Sugere-se a manutenção da redação atualmente vigente, que prevê o início da contagem do prazo da data do cometimento da infração anterior. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A manutenção da exigência do "trânsito em julgado de decisão sancionatória anterior" na definição de reincidência é fundamental para assegurar a coerência e a justiça no regime sancionatório da Anac. O trânsito em julgado indica o momento em que uma decisão administrativa se torna final e irrecorrível, garantindo que todas as oportunidades de revisão e recursos tenham sido esgotadas. Isso é essencial para evitar interpretações precipitadas ou inconsistentes sobre a existência de reincidência, proporcionando segurança jurídica tanto para os regulados quanto para a própria agência reguladora. É importante destacar que o artigo deve ser interpretado à luz do contexto da nova norma, onde elementos de responsabilidade podem ser avaliados durante o processo sancionador. Isso significa que, ao aplicar a norma, a Anac pode considerar a postura colaborativa do regulado, a transparência em suas ações e outras medidas proativas adotadas para corrigir práticas infracionais. Essa abordagem integrada permite uma análise mais completa das circunstâncias específicas de cada caso, promovendo um sistema sancionatório mais justo e eficaz que não apenas pune as infrações, mas também reconhece e incentiva esforços de melhoria contínua no cumprimento das normas aeronáuticas. Quanto à menção ao impacto para os agentes, destaca-se que a partir da análise de contribuições reduz-se o prazo para 2 anos, o que pode refletir em adaptação às práticas regulatórias contemporâneas e às necessidades de um ambiente aeronáutico dinâmico. | |
| Itens alterados na proposta: Art. 34. "Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(Y) – Nº 27829 – Nº 27855 – Nº 27881 – Nº 27914 – Nº 27946

| Identificação | |
|--|---|
| Autores da Contribuição: 27816(Y) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27829 GRU Airport (Categoria Associação) 27855 GRU Airport (Categoria Associação) 27881 GRU Airport (Categoria Associação) 27914 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27946 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 40 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 40. A ANAC, mediante critério próprio, poderá, em situações nas quais a aplicação de medidas sancionatórias possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar uma medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança na aviação civil ou implicar gravame desproporcionalmente severo ao sancionado, propor, como medida excepcional alternativa às sanções, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual. | |
| Justificativa: | |
| A gravidade desproporcional de uma sanção deve, também, poder ser fundamento para justificar a transação. Deve-se, portanto, acrescentar “ou implicar gravame desproporcionalmente severo ao sancionado” ao caput, dando mais liberdade aos agentes. Além disso, a transação deve ser a regra, e não a excepcionalidade. Sancionar é que deve ser a exceção. Deve, portanto, se retirar o “excepcional” do caput. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O contexto regulatório proposto já leva em consideração critérios de regulação responsiva para a definição das providências cabíveis e do valor das sanções pecuniárias. Esses critérios visam garantir a proporcionalidade e a adequação da penalidade às circunstâncias específicas de cada caso. A medida de transação, como exceção, é aplicável quando justificada, proporcionando flexibilidade dentro de um contexto regulatório claro e estável. Propor que a transação seja a regra, retirando a excepcionalidade do caput, e incluir a possibilidade de "gravame desproporcionalmente severo" como fundamento poderia comprometer a consistência e a eficácia do sistema de sanções da Anac. Isso poderia resultar em interpretações subjetivas e inconsistências na aplicação das normas, impactando negativamente na segurança jurídica e na uniformidade das medidas punitivas. Portanto, a norma atual já contempla a aplicação de sanções como uma medida que não é automática, adotando-se critérios claros e objetivos. Modificações sugeridas que ampliem a aplicação da transação e removam a excepcionalidade poderiam contrariar os princípios de proporcionalidade e consistência necessários para a eficácia do regime sancionatório da Anac, especialmente considerando o novo cenário em que a aplicação de multa já leva em conta critérios e elementos de responsividade do regulado. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27816(Z) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos do Brasil Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 40 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 40. A ANAC, mediante critério de consensualismo, poderá, em situações nas quais a aplicação de medidas sancionatórias possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar uma medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança na aviação civil, propor, como medida excepcional e alternativa às sanções, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual. | |
| Justificativa: Propomos um ajuste de redação para constar que a ANAC utilize o mecanismo da transação mediante um espírito de consensualismo, não mediante critérios próprios. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A proposta já considera o espírito de consensualismo como premissa para conclusão das medidas. Na verdade, o termo "critérios próprios" do artigo, trata de critérios internos da Agência para escolhas das situações que se encaixam como possibilidade de celebração de acordos. Os critérios são detalhados conforme § 2º do art. 40: "§ 2º Para eventual proposição de instrumento de que trata este Capítulo, a Anac considerará elementos responsivos relacionados à conduta do regulado diante da fiscalização, como a postura colaborativa e transparente, o reconhecimento de práticas infracionais, a adoção proativa de medidas corretivas ou de redução de impactos, bem como a mitigação de riscos." | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27816(AA) – Nº 27830 – Nº 27856 – Nº 27882 – Nº 27916 – Nº 27948 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autores da Contribuição: 27816(B) ABR - Aeroportos do Brasil (Categoria Associação) 27830 GRU Airport (Categoria Associação) 27856 GRU Airport (Categoria Associação) 27882 GRU Airport (Categoria Associação) 27916 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) 27948 Concessionária do Bloco Sul S.A. (Categoria Administradores aeroportuários) | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 42 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 42. No caso de sanções pecuniárias, o infrator que renunciar ao direito de recorrer da decisão de primeira instância fará jus a um fator de redução de 50% (cinquenta por cento) no valor da multa aplicada. | |
| Justificativa: Sugere-se aumentar o percentual para 50%, igualmente ao que ocorre nas infrações contratuais. Isso porque, a justificativa dada para a inclusão dessa prescrição é justamente substituir a previsão atual de não apresentação de defesa e arbitramento, que prevê o desconto de 50%. Não parece razoável substituir um instituto que visava diminuir a litigiosidade por outro muito prejudicial ao administrado, com benefício previsto de metade do anterior. Isso contraria a pretensão de diminuição de litigiosidade, configurando, ao contrário, verdadeiro incentivo regulatório ao confronto. Só se justificaria um incentivo de 25% na hipótese de manutenção da previsão de desconto de 50% para não apresentação de defesa, de modo que, a exemplo de outras regulamentações, o benefício para não litigar fosse diminuindo paulatinamente. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A proposta contempla hipótese de desconto pela não interposição de recurso (portanto após proferida decisão pela autoridade competente), como elemento de fomento à redução de litigiosidade, em linha com experiências de outras agências e autoridades com competência sancionatória. Não se trata, no entanto, de uma simples substituição de institutos (arbitramento sumário na etapa de defesa x desconto pela não interposição de recurso em face da decisão), uma vez que o patamar de desconto fixado já leva em consideração outros incentivos presentes na proposta, como a aplicação de atenuante na dosimetria das sanções de multa e suspensão referente ao reconhecimento da prática da infração. Nesse sentido, julga-se adequada a manutenção do patamar de desconto fixado na proposta. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27816(AB) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos do Brasil Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 48 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 48 (...) § 4º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado do exato alcance dessa possibilidade para que formule suas alegações antes de proferida a decisão ou desista do recurso, hipótese na qual não haverá julgamento de mérito, no prazo de 20 (vinte) dias. | |
| Justificativa: reformatio in pejus deve ser excluída por ser contrária ao ordenamento jurídico pátrio. Todavia, se mantida, ao administrado deve ser dado exato conhecimento de eventual prejuízo para que possa, além de eventualmente robustecer seu recurso, poder também desistir antes de ser prejudicado. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O art. 64 da Lei nº 9.784 é expresso no que se refere à possibilidade de agravamento da sanção, não sendo cabível a desistência do recurso interposto como se extrai da lógica dessa mesma disposição legal. Com o objetivo de garantir o exercício da prerrogativa de apresentação de manifestação complementar nas hipóteses de que trato o dispositivo, a notificação da Agência deve apontar os fundamentos que podem levar à alteração (no caso, majoração) da penalidade aplicada. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27816(AD) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos do Brasil Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 54 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 54. A admissibilidade do pedido de revisão à Diretoria Colegiada será aferida pela instância prolatora da decisão transitada em julgado e, posteriormente, validada por diretor da ANAC. | |
| Justificativa: Considerando a possibilidade de apresentação de pedido de revisão com base em circunstância relevante, faz maior sentido que a própria diretoria decida sobre a relevância do fato apresentado. Assim, é importante a previsão de que um membro da diretoria valide a decisão de admissibilidade do pedido. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Em que pese a expressão "circunstância relevante" exigir ponderação por parte da autoridade competente para avaliação do pedido de revisão, há balizas já consolidadas no âmbito da Agência para aferição do atendimento aos requisitos de admissibilidade do pedido de revisão, conforme extratos do Parecer nº 485/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU, usualmente adotados nas decisões do Colegiado e das instâncias de origem. Nesse sentido, a inadmissão do pedido de revisão por parte da instância prolatora da decisão transitada em julgado se dá quando é claro o não atingimento dos requisitos de admissibilidade, de modo que eventual dúvida quanto à caracterização de um fato como realmente relevante enseja a remessa do pleito para julgamento colegiado. Nesse sentido, não se julga adequada a previsão de necessária validação de todo exame de admissibilidade pela instância superior. A íntegra do citado parecer pode ser obtida na página de pesquisa pública da Anac, com indicação do Processo nº 60800.234446/2011-11, documento 0290128 (https://www.gov.br/anac/pt-br/sistemas/protocolo-eletronico-sei/pesquisa-publica-de-processos-e-documentos). | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27816(AF) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos do Brasil Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 58 a 66 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir CAPÍTULO XIII - DO PROCEDIMENTO DE REDIRECIONAMENTO AOS SÓCIOS | |
| Justificativa: Tendo em vista que a multa poderá ser executada pela procuradoria federal, mediante procedimento judicial específico, caberá apenas à procuradoria, nesse contexto, requerer as medidas que entender necessárias, inclusive o direcionamento aos sócios, se entender que pela existência de indícios que justifiquem a medida. Mais ainda, não poderá a ANAC, numa espécie de desconsideração administrativa da personalidade jurídica da empresa, atingir patrimônio de pessoa que não está sujeira aos regulamentos da própria Agência, sob pena de extrapolar sua competência de atuação. É importante que sejam mantidas as disposições constantes no próprio artigo 18 desse regulamento, que devem ser seguidas pela ANAC conforme determina a legislação. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A Procuradoria Federal possui diversos pareceres jurídicos informando a possibilidade de redirecionamento administrativo. Trata-se de prática atual que é realizada na Anac e em outros órgãos da Administração Pública, sob orientação da Advocacia Pública. A intenção de inclusão desses dispositivos é justamente conferir transparência e previsibilidade sobre procedimento que já é executado. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27816(AG) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos do Brasil Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 61 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art.61 (...)II - há indício de dissolução irregular ou responsabilidade pessoal dos sócios administradores, nas seguintes hipóteses, respectivamente:a) a ausência ou a irregularidade de liquidação do ativo e do passivo da empresa autorizam a instauração do procedimento de redirecionamento, salvo o disposto no art. 9º da Lei Complementar nº 123, de 2006; oub) o sócio administrador será pessoalmente responsabilizado em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade ou pela confusão patrimonial". | |
| Justificativa: O art. 50 do Código Civil prevê que a desconsideração da personalidade jurídica de uma sociedade empresária para que os efeitos de determinadas obrigações sejam estendidos aos seus sócios é possível "em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade ou pela confusão patrimonial". A redação do art. 61 da proposta faz referência tão somente à "dissolução irregular" ou "responsabilidade pessoal dos sócios administradores". Subsidiariamente, caso não seja o entendimento pela exclusão do Capítulo XIII, em virtude dessa alteração, pede-se a exclusão do disposto no § 2º, que não possui fundamento no Código Civil e pode gerar margem para interpretação quanto ao que se deve entender por comunicação aos órgãos competentes. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A desconsideração da personalidade jurídica (IDPJ) e o redirecionamento são dois institutos jurídicos distintos, embora relacionados em suas finalidades de alcançar as relações empresariais e tributárias. Enquanto o IDPJ previsto no artigo 50 do Código Civil e artigos 133 a 137 do Código de Processo Civil (CPC), concentra-se em adentrar na autonomia patrimonial de uma empresa, cujo o objetivo principal é responsabilizar pessoalmente seus administradores ou sócios quando há abuso dessa personalidade, manifestado por desvios de finalidade ou confusão patrimonial, o redirecionamento, regido principalmente pelos artigos 134 e 135 do Código Tributário Nacional (CTN), permite a transferência da execução fiscal diretamente aos responsáveis pela gestão da empresa que praticaram atos com excesso de poderes, infrações legais ou contratuais. Adicionalmente, em relação ao § 2º, informa-se que o texto reproduz o enunciado da Súmula nº 435 do STJ: "presume-se dissolvida irregularmente a empresa que deixar de funcionar no seu domicílio fiscal, sem comunicação aos órgãos competentes, legitimando o redirecionamento da execução fiscal para o sócio responsável." | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27816(AI) | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos do Brasil Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 79 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 79. Caso não seja possível a remoção dos itens apreendidos, estes deverão ser mantidos sob a custódia de responsável determinado pela ANAC como fiel depositário. §1º. Os custos com a remoção e a custódia dos bens apreendidos correrão à conta do respectivo titular ou explorador, ou, na sua inadimplência, da ANAC. §2º. O fiel depositário deverá comunicar a ANAC caso o titular ou explorador deixe de arcar com os custos correspondentes à remoção ou à custódia do bem, para que possam ser adotadas as providências cabíveis para a remoção do bem ou pagamento dos valores devidos, no prazo de, no máximo, 5 (cinco) dias contados da comunicação. §3º. Após o decurso do prazo previsto no parágrafo segundo, o fiel depositário poderá adotar as providências cabíveis para a cobrança dos custos incorridos junto à ANAC, inclusive mediante apresentação de pedido de reequilíbrio econômico-financeiro, se aplicável. | |
| Justificativa: Sugere-se a inclusão de previsão que regule a hipótese em que o titular ou explorador deixe de arcar com os custos para a remoção e custódia dos bens apreendidos, a fim de que reste claro que tais despesas não poderão ser imputadas ao responsável determinado pela ANAC como fiel depositário. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O parágrafo único do art. 79 proposto representa complemento à regra geral de designação de depositário já presente na Res. 472/2018, com o intuito de reforçar a responsabilidade do titular ou explorador do bem apreendido quanto aos custos da custódia, em linha com o disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86, arts. 313 a 315). Nesse sentido, destaca-se que a Agência listou como objetivo estratégico específico a criação de disciplina específica para o procedimento de determinação de depositário e gestão de custódias de bens apreendidos, aplicando-se até a edição da citada regulamentação as regras gerais previstas na legislação civil aplicável de forma subsidiária. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27816(AJ) | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos do Brasil Categoria: Associação | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 89 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluído | |
| Justificativa: Em razão dos princípios da segurança jurídica (Artigo 5º, XXXVI, da Constituição Federal e artigo 6º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro) e do impedimento ao reformatio in pejus (Artigo 5º, LX, da Constituição Federal), as normas de direito material não poderão retroagir, sob pena de ato ilegal. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: Inicialmente, expõe-se que o inciso XXXVI do art. 5º da Constituição Federal, bem como o art. 6º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei nº 4.657/1942), tratam direta e explicitamente do direito adquirido, do ato jurídico perfeito e da coisa julgada. Assim, cumpre considerar que o intuito do art. 89 em questão é justamente preservar os atos jurídicos perfeitos, ou seja, os atos processuais já praticados nos autos, anteriormente a vigência da nova norma, isto é, já consumado segundo a lei vigente ao tempo em que se efetuou (art. 6º LINDB). De fato, tem-se que a presente norma não afetará nenhum ato administrativo já definitivamente concluído, de tal modo, o caput do art. 89 proposto (renumerado como art. 88) visa tratar unicamente de “processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados”. Afasta-se, também a argumentação de ocorrência de reformation in pejus, uma vez que a norma, como já exposto, não se aplicará na reforma de decisões definitivas, ou seja, que não caibam mais recurso (vide § 1º: “se ainda não houver julgamento em definitivo pela ANAC”). Assim dizendo, quanto ao contido no § 1º do artigo proposto, ao contrário, verifica-se a aplicação da norma vigente à época dos fatos, observando o princípio do tempus regit actum, garantindo ao agente que responde a um processo administrativo sancionador (ainda em curso) na Anac a observância das normas vigente à época dos fatos em apuração. Contudo, referido parágrafo possibilita a aplicação da nova norma (no que concerne sanções e respectivas dosimetrias) apenas aos casos não concluídos (não possuam ainda decisão administrativa definitiva) em que a alteração da norma posterior seja mais benéfica ao interessado, possibilitando a aplicação de penalidade menos severa comparada ao que ocorreria na aplicação da norma vigente à época dos fatos apurados. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27922 – Nº 27954 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Concessionária do Bloco Sul S.A. Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 06 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: "Art. 6º Diante da identificação de não conformidade no desempenho de atividade regulada, a ANAC dará conhecimento ao autuado e iniciará procedimento com vistas a adoção das medidas para a sua correção e promoção da conformidade, quando aplicável. (...) § 2º A ANAC deverá, em conjunto com o administrado, estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação. § 3º Somente não serão precedidos de procedimento de retorno à conformidade as infrações de maior gravidade, não conformidade de nível 3 prevista na Resolução XXX, ou nível 2 mediante justificativa do agente instrutor. " Justificativa: "O procedimento de retorno à conformidade parece muito sob determinação da ANAC. É melhor um procedimento de construção colaborativa. Por isso sugerimos alteração na redação. Além disso o retorno à conformidade deve ser a opção preferencial, por constituir interesse público primário, de modo que devem ficar explícitas as hipóteses em que o procedimento sancionatório será aberto diretamente, sem ser antecedido de tentativa de retorno voluntário à conformidade. " Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: É preciso, primeiramente, dissociar (i) o tratamento da não conformidade em si – que é a ação voltada a corrigir aquele desvio específico, e onde se inserem eventuais planos de ações corretivas – de (ii) as ações da Anac a serem dirigidas ao regulado responsável por sua ocorrência, cuja avaliação leva em conta, dentre outros aspectos, o histórico de conformidade do regulado. Assim, o retorno à conformidade é uma obrigação daquele que deseja permanecer atuando no sistema de aviação civil. As medidas adequadas, condições, e prazo para essa correção são estabelecidos caso a caso, e dependem da complexidade e criticidade de cada um deles. As medidas corretivas são, em geral, atividade participativa, na medida em que são, via de regra, propostas pelo regulado e avaliadas pela Agência. A eventual correção, pelo regulado, de uma determinada não conformidade identificada pela fiscalização da Agência, todavia, não é, por si só, elemento a comprovar a desnecessidade de se endereçar, àquele, uma medida sancionatória – ainda que seja elemento que possa ser considerado na decisão de se instaurar um processo administrativo sancionador. A decisão, conforme se explicita no art. 8º da proposta, é resultado de uma avaliação mais complessiva, que inclui inferências a respeito da criticidade da não conformidade identificada, das circunstâncias que envolvem o fato, da conduta e do histórico de conformidade e de cooperação do regulado, entre outros critérios. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27959(D) – Nº 27960(D) | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 28 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 28. O autuado poderá apresentar, antes da decisão administrativa de primeira instância, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário da multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor base da penalidade para o porte do aeroporto cominada à infração para imediato pagamento. § 1º O requerimento para o arbitramento sumário da multa implicará: I - o reconhecimento da validade do auto de infração e a prática da infração autuada; II - a renúncia ao direito de litigar administrativamente em relação à infração, incluindo a renúncia ao direito de recurso; III - a ciência de que, em caso de inadimplemento do pagamento do valor arbitrado, o autuado será julgado sem aplicação de atenuantes ao caso; § 2º O requerimento deverá ser apresentado em formulário próprio a ser definido pela ANAC, onde constarão expressamente as consequências previstas nos itens I a III do § 1º deste artigo. § 3º Nos casos de convalidação com reabertura de prazo para manifestação nos termos do art. 19 desta Resolução, o requerimento para o arbitramento sumário não será aproveitado, podendo o autuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias. § 4º O autuado deverá optar por apresentar a defesa ou o requerimento de arbitramento sumário de multa para cada uma das infrações apuradas no PAS, caso não discrimine o objeto de seu pedido, presumir-se-á abrangente a todas as infrações discutidas no processo. § 5º Na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao PAS, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do interessado. § 6º Deferido o requerimento de arbitramento, será efetuado lançamento próprio correspondente e o autuado será intimado para proceder ao pagamento da multa até o vencimento indicado na Guia de Recolhimento da União - GRU, que poderá ser emitida na página da ANAC na rede mundial de computadores. § 7º Efetuado o pagamento integral no prazo concedido, o PAS será arquivado. § 8º Não sendo integralmente adimplida a multa no prazo previsto no § 6º deste artigo, os seguintes efeitos serão produzidos: I - o PAS será encaminhado à autoridade competente para julgamento em primeira instância sobre a aplicação das sanções cabíveis; II - definido o valor, o autuado será intimado para pagamento, considerando ter aberto mão do direito de recorrer nos termos do § 1º, II, deste artigo | |
| Justificativa: [Contribuição desdobrada da Carta Nº 12019ANB20240527 protocolada nos autos do processo 00058.036625/2023-49] A necessidade de exclusão do artigo que prevê o arbitramento sumário da multa está baseada em 3 argumentos: (i) inadimplemento que gera retrabalho; (ii) indícios de uso do arbitramento como estratégia de adiamento; e (iii) na nova sistemática, o arbitramento pode não ser vantajoso ao administrado. As razões expostas não justificam a abolição do instituto, mas sua melhoria. Quanto ao inadimplemento, se o índice de pagamento se aproxima de 60% isso significa que a maioria dos autuados está de boafé e paga o valor arbitrado. Logo, não podem ser prejudicados pela má conduta da minoria. De outro lado, 40% de inadimplência significa que deve se dar um enforcement ao pagamento. A redação sugerida dos itens I a III do § 1º supra implicam nesse incentivo. Também eliminam o uso como estratégia de adiamento, pois o autuado expressamente renuncia ao direito de recorrer, e será expressamente cientificado disso no formulário de adesão. | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Por fim, ser ou não ser vantajoso é uma faculdade da parte, mas o fato é que atualmente a sistemática é favorável ao administrado de boa-fé, à Administração que recebe mais da metade das multas, sem dizer que é uma ferramenta que incentiva a colaboração, justamente o espírito da mudança em consulta pública.

Sendo assim, se propõe a manutenção do artigo e do instituto pois com ele é possível, ao mesmo tempo, reduzir a litigiosidade administrativa e judicial, com o reconhecimento da infração pelos administrados, e coibir práticas temerárias de não-pagamento de valores incontroversos.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A retirada do arbitramento sumário (redução de 50% para pagamento imediato de multa) se baseia, essencialmente, na alteração do modelo de lavratura de autos de infração e de aplicação de providência sancionatória, em especial de multa.

A proposta de norma visa estimular o retorno à conformidade regulatória pelo agente, e estabelecer instrumentos para que a Anac, nos processos instaurados, possa adotar ações não pecuniárias para incentivar a manutenção de um ambiente seguro e sustentável. É dizer que a aplicação de providências administrativas buscará ampliar a proporcionalidade relativa aos casos concretos enfrentados, e providências mais gravosas serão priorizadas para as condutas com consequências mais severas e/ou cometidas por agentes com históricos de desempenho e comportamento tidos por sensíveis.

De tal modo, quando da ocorrência de não conformidades, a Agência atuará junto ao agente responsável para a adoção de medidas para correção e promoção da conformidade, e a aplicação de multa ocorrerá quando a medida se justifique, conforme elementos do caso.

Considerando tais pontos, espera-se que, quando justificada a aplicação de multa, tal procedimento exija uma postura mais incisiva por parte da Agência e voltada à efetiva aplicação da medida dissuasória, respeitado, sempre, os princípios de contraditório e ampla defesa.

Acrescenta-se que o arbitramento sumário possui custo semelhante ao julgamento no rito ordinário, quando comparado a processos em que não há interposição de recurso. Em ambos há a necessidade de decisão de primeira instância. Ademais, muitas das multas arbitradas dessa forma não são pagas e o processo necessita retornar para novo julgamento em primeira instância, o que gera retrabalho à administração pública. Portanto, do ponto de vista da análise econômica do direito administrativo a medida não é eficiente.

Sob a perspectiva do regulado, chega-se à mesma conclusão, haja vista que a dosimetria da nova resolução permite a aplicação de multa com até 80% de redução (art. 35, § 2º). Nesse sentido, são previstas as atenuantes do reconhecimento da prática da infração; da adoção de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração; da adoção de providências para o tratamento das causas que possam ter dado origem à ocorrência; e da inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicada sanção.

Soma-se a isso a nova previsão de desconto de 25% para a renúncia ao recurso. Ou seja, é possível, a depender do caso concreto, que o regulado pague uma multa equivalente a 15% do valor base. De forma análoga, seria uma redução de até 85% do valor médio. A medida é mais eficiente, permite maior benefício e possui grau de individualização em relação ao regulado e ao caso concreto, o que permite uma atuação mais responsável da Agência.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

CONTRIBUIÇÕES Nº 27959(E) – Nº 27960(E)

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.
Categoria: Administradores aeroportuários

Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 34

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Desdobramento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica.

(...)

§ 3º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% e máximo de um acréscimo de 80% do valor-base de multa previsto para cada infração.

Justificativa:

[Contribuição desdobrada da Carta Nº 12019ANB20240527 protocolada nos autos do processo 00058.036625/2023-49]

Há uma clara desproporção entre os efeitos das atenuantes e das agravantes no texto proposto. Enquanto o fator redutor da multa é limitado a 80%, a multa pode triplicar em caso de aplicação de agravantes.

Esta situação contraria o próprio espírito da mudança, que pretende migrar de um sistema sancionatório para um modelo responsável.

Todavia, a redação proposta pode, contrariamente a este caminho, aumentar o valor das multas existentes.

Em valores concretos, vejamos um exemplo: uma multa de um milhão de reais poderia ser reduzida a duzentos mil reais ou aumentada a três milhões de reais gerando, na prática, uma diferença de oitocentos mil em possíveis atenuações em contraponto a um agravamento de até dois milhões de reais considerando a pena base. Essa diferença de impactos não se justifica.

De outro lado, não consta dos autos justificativa expressa para adoção do percentual de 300% de agravamento, que não está expressamente analisado na AIR, tendo sido, até onde se pode analisar, simplesmente arbitrado.

Sugere-se, assim, que o limite de agravamento das multas

aplicadas seja idêntico ao limite de atenuação, em atendimento ao princípio da proporcionalidade, ou seja, de no máximo um acréscimo de 80% do valor-base.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

O rol ampliado de circunstâncias atenuantes e agravantes presente na proposta contempla elementos que se destacam para a Agência no sentido de elementos caracterizadores de uma conduta proativa e voltada à garantia da conformidade, mitigação de riscos e redução das repercuções negativas de infrações, ou, em outra medida, caracterizadores de conduta que se distancia do ideal de zelo pela conformidade e transparéncia para com o regulador e usuários dos serviços.

Em que pese a existência de número superior de circunstâncias agravantes, tal construção derivou do fato de a proposta já contar com instrumentos de não instauração de processo sancionador e de instrumento de desconto no valor da penalidade em favor da conclusão do processo ainda em primeira instância administrativa, bem como de uma base estatística que indica a prevalência de circunstâncias atenuantes no histórico de processos apreciados nos últimos anos.

As multas administrativas representam um dos incentivos presentes na pirâmide de enforcement da Agência e não podem ser avaliadas de modo isolado. Com base na sistemática de melhor segregação de casos em que o processo sancionador seja necessário, foram revisitadas todas as tipificações de não conformidade, foram estabelecidos

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

grupos de agentes regulados com o objetivo de melhor escalonar valores de multa de acordo com o porte das operações e a especificidade do segmento envolvido, bem como foram reavaliados os valores de referência para cada conduta descrita.

Observa-se, portanto, que a proposta encontra-se aderente às melhores práticas regulatórias e garante a devida previsibilidade e proporcionalidade da intervenção da Agência.

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÕES Nº 27959(F) – Nº 27960(F) | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. Categoria: Administradores aeroportuários | Documento: Minuta 1 - Resolução sobre providências e rito do processo sancionador Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 1 - Art. 38 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Desdobramento |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 38. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a 3 (três) anos contados a partir do trânsito em julgado de decisão sancionatória anterior. § 1º Nos casos de infrações ligadas a aeroportos, a reincidência será analisada considerando cada aeroporto individualmente. | |
| Justificativa: [Contribuição desdobrada da Carta Nº 12019ANB20240527 protocolada nos autos do processo 00058.036625/2023-49] O artigo proposto substitui o termo “de natureza idêntica” constante do art. 36, § 4º da resolução atual pelo termo “da mesma natureza” no que se refere ao trato da reincidência. Ocorre que a mudança de texto não consta da AIR e mesmo na fundamentação e comentários à proposta tratou-se apenas de definição de marco temporal e majoração do tempo, ou seja, a mudança não foi analisada/fundamentada ao que consta dos autos. Demais disso, o novo texto proposto é mais amplo e pode levar a interpretações que fujam da reincidência específica, que é o espírito da norma. Desse modo, para aumentar a segurança jurídica e trazer mais clareza ao artigo e ao instituto, propõe-se a mudança de redação sugerida, fazendo constar que para ocorrer reincidência a nova infração tem que ter “natureza idêntica” como previa a norma anterior. Também é importante acrescentar o parágrafo primeiro com a ressalva de que no caso dos aeroportos a reincidência deve ser analisada com relação ao mesmo aeroporto, especialmente considerando as últimas concessões que ocorreram em blocos de aeroportos nos quais há sítios aeroportuários em condições muito diferentes entre eles. Nesse cenário, se hipoteticamente a reincidência fosse analisada considerando a signatária do contrato de concessão e não o aeroporto individualmente, haveria um aumento da incidência de reincidência em uma hipótese em que claramente não se trata de uma reiteração no descumprimento de norma, que é realmente do que trata a reincidência. Sabe-se que a prática atual corretamente considera cada eventual infração como ligada exclusivamente ao seu aeroporto, mas o acréscimo proposto aumenta a segurança jurídica. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada parcialmente | |
| Fundamento: A mudança proposta para a expressão “natureza idêntica” é oportuna com vistas à unificação terminológica e à superação de potenciais dúvidas no que se refere à comparação entre tal expressão e a prevista nos arts. 12 e 36. Quanto à individualização da infração por aeroporto, julga-se inoportuna a incorporação do parágrafo proposto, considerando tratar-se de circunstância de caráter pessoal (vinculada ao operador). | |
| Itens alterados na proposta: Art. 34. "Parágrafo único. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração de natureza idêntica no período igual ou inferior a dois anos contados da data em que a decisão sancionatória anterior se tornar definitiva." (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27961 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Em complemento ao item B4, sugiro a inclusão de um novo item "B4.1 Operar sem que o piloto possua habilitação requerida, no caso de aeronave que requer habilitação de tipo", com multa no valor mais alto, indicando a situação mais gravosa da infração. | |
| Justificativa: Aeronaves que requerem habilitação de tipo demandam treinamento e qualificação especializado, e a operação sem a habilitação necessária em aeronave tipo deveria ter multa maior que em outros casos. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O valor de referência de cada conduta foi estabelecido de acordo com a classificação do nível de severidade de cada conduta, sendo que as condutas relativas à segurança operacional tiveram suas classificações baseadas no que se entende em termos de severidade, para cada uma delas. De maneira geral, essas classificações estão também compatíveis com o que está previsto na Order 2150.3C. Assim, esclarece-se que a conduta equivalente da Order é "Operation without type or class rating". Desta forma, o documento que serviu de referência para a elaboração da proposta trata classe e tipo em conjunto. Portanto, a conduta que se quer perseguir é a operação sem a habilitação requerida, sendo possível ainda a diferenciação do valor final da sanção em decorrência da classificação do operador da aeronave. Ademais, lembre-se que a penalidade de multa pode, ainda, ser cumulada com penalidade de outra espécie, para se chegar à adequada proporcionalidade à infração praticada. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27962 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: No item C11 da Tabela 2 do Anexo 2, sugiro alterar o valor da multa de intermediário para o mais alto. | |
| Justificativa: A operação de aeronave sem CA válido é de extrema gravidade. Importante mencionar também que o CA não tem mais data de validade, e as restrições que limitam sua validade são inseridas como suspensão do CA, ou seja, a operação com CA inválido é, na prática, uma violação de medida acautelatória. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: A conduta em questão trata apenas da operação sem Certificado de Aeronavegabilidade válido, não abordando a questão operacional que motivou eventual suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade. Porém, se houver situação mais gravosa que impeça a operação da aeronave e que seja prevista na tabela, esta poderá ser utilizada. Adicionalmente, as circunstâncias que envolvem o caso também poderão ser sopesadas quando do julgamento do caso. Ademais, lembre-se que a penalidade de multa pode, ainda, ser cumulada com penalidade de outra espécie, para se chegar à adequada proporcionalidade à infração praticada. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27963 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro alterar sugiro alterar o valor da multa no item G4 de intermediário para o mais alto. | |
| Justificativa: Operação sem assento ou sem cinto de segurança adequado é uma infração crítica que, em caso de pouso de emergência ou ocorrência aeronáutica, aumentará de forma inadmissível a severidade do evento, sendo mais prováveis lesões graves ou morte. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O valor de referência de cada conduta foi estabelecido de acordo com a classificação do nível de severidade de cada conduta, sendo que as condutas relativas à segurança operacional tiveram suas classificações baseadas no que se entende em termos de severidade, para cada uma delas. De maneira geral, essas classificações estão também compatíveis com o que está previsto na Order 2150.3C. Assim, esclarece-se que a conduta equivalente da Order é "Operation without an approved seat or berth and approved safety belt for each person on board the aircraft required to have them" classificada como severidade 2 em uma escala de 1 a 3. Adicionalmente, a severidade de cada item da tabela é avaliada conforme a representação de uma violação genérica daquele tipo de infração. Portanto, no caso de consequências mais gravosas, estas podem ter influência na dosimetria da sanção. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27964 | |
|---|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro alterar sugiro alterar o valor da multa no item 5 da Tabela 4 de intermediário para o mais alto. | |
| Justificativa: A não realização de registros de manutenção é um dos meios empregados em MACA e na ocultação de panes, merecendo a multa no patamar mais alto. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O valor de referência de cada conduta foi estabelecido de acordo com a classificação do nível de severidade de cada conduta, sendo que as condutas relativas à segurança operacional tiveram suas classificações baseadas no que se entende em termos de severidade, para cada uma delas. De maneira geral, essas classificações estão também compatíveis com o que está previsto na Order 2150.3C. Assim, esclarece-se que a conduta equivalente da Order é "Failure to make entry in maintenance record" classificada como severidade 2 em uma escala de 1 a 3. Além disso, essa conduta se refere exclusivamente à falta da realização da anotação requerida. Assim, outras infrações relativas à execução de manutenção irregular poderão ter enquadramentos próprios. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27965 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 4 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro remover o item 11 da Tabela 4 do Anexo 2. | |
| Justificativa: O item 11 (exceder limitações da certificação) se enquadra no item 10 (realizar manutenção sem certificado), já que é obrigação da organização ter um sistema robusto de gestão do seu escopo autorizado de manutenção. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O valor de referência de cada conduta foi estabelecido de acordo com a classificação do nível de severidade de cada conduta, sendo que as condutas relativas à segurança operacional tiveram suas classificações baseadas no que se entende em termos de severidade, para cada uma delas. De maneira geral, essas classificações estão também compatíveis com o que está previsto na Order 2150.3C. Assim, esclarece-se que as condutas equivalentes da Order são "Maintenance performed by person without a certificate" com severidade 3 e "Maintenance performed by person who exceeded certificate limitations" classificada como severidade 2 em uma escala de 1 a 3. Assim, as situações dos itens 10 e 11 mencionados são distintas e têm níveis de severidade diferentes, o que acarreta valores de referência diferentes, conforme apresentado na proposta. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO Nº 27966 | |
|---|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 5 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro remover o item G4 da Tabela 5 do Anexo 2. | |
| Justificativa: Este item se enquadra no item G3, já que exceder as limitações da certificação é equivalente (ou até pior) que realizar a manutenção sem certificação. | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O valor de referência de cada conduta foi estabelecido de acordo com a classificação do nível de severidade de cada conduta, sendo que as condutas relativas à segurança operacional tiveram suas classificações baseadas no que se entende em termos de severidade, para cada um delas. De maneira geral, essas classificações estão também compatíveis com o que está previsto na Order 2150.3C. Assim, esclarece-se que as condutas equivalentes da Order são "Maintenance performed by person without certificate" com severidade 3 e "Maintenance performed by person who exceeded certificate limitations" classificada como severidade 2 em uma escala de 1 a 3. As situações dos itens G3 e G4 são distintas e têm níveis de severidade diferentes, o que acarreta valores de referência diferentes, conforme apresentado na proposta. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27967 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro alterar sugiro alterar o valor da multa no item 8 da Tabela 6 de baixo para intermediário. | |
| Justificativa: Apesar de parecer algo de menor gravidade, falhar em assinar ou completar a liberação de manutenção normalmente está relacionado ao não cumprimento do sistema de qualidade ou, pior, à utilização de registros pro forma que são feitos só ao final do trabalho, apenas para "satisfazer a ANAC". | |
| Resultado da análise: contribuição não acatada | |
| Fundamento: O valor de referência de cada conduta foi estabelecido de acordo com a classificação do nível de severidade de cada conduta, sendo que as condutas relativas à segurança operacional tiveram suas classificações baseadas no que se entende em termos de severidade, para cada uma delas. De maneira geral, essas classificações estão também compatíveis com o que está previsto na Order 2150.3C. Assim, esclarece-se que a conduta equivalente da Order é "Failure to sign or complete maintenance release" classificada como severidade 1 em uma escala de 1 a 3. Além disso, a proposta contempla outras condutas relativas a registros que são mais graves. | |
| Itens alterados na proposta: | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27968 | |
|--|---|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 2, Tabela 10 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: No item 3 da Tabela 10 do Anexo 2, sugiro incluir "quaisquer operações que envolvam transporte de passageiros" no escopo do item, além de "voo panorâmico ou operações para ensino e adestramento". | |
| Justificativa: O valor de multa em SAECA deve ser mais alto sempre que houver passageiros, já que em um acidente haveria maior probabilidade de mortes ou lesões graves a terceiros de boa-fé. Isso ocorre, por exemplo, no lançamento de paraquedistas, que é um SAECA que expõe o contratante do serviço durante o voo. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Conforme definido na Resolução nº 659/2022, serviço aéreo especializado constitui serviço aéreo distinto do serviço de transporte de passageiro ou carga, de maneira que não seria apropriado utilizar o termo "operações que envolvam transporte de passageiros" conforme sugerido. Por outro lado, acode razão à contribuição acerca da existência de outros casos, além de voo paronâmico ou de ensino/adestramento, que podem envolver terceiros de boa-fé. Dessa forma, acata-se parcialmente a contribuição, alterando-se o item B3 da Tabela 9 (renumerada) do Anexo 2 para a seguinte redação: "3. Explorar serviço aéreo especializado, de forma remunerada, sem possuir certificação, ou atuar como piloto nesta atividade (SAECA) - voo panorâmico ou operações para ensino e adestramento, ou quaisquer operações com pessoas a bordo além dos pilotos". | |
| Itens alterados na proposta: Anexo II, Tabela 9. "B3. Explorar serviço aéreo especializado, de forma remunerada, sem possuir certificação, ou atuar como piloto nesta atividade (SAECA) - voo panorâmico ou operações para ensino e adestramento, ou quaisquer operações com pessoas a bordo além dos pilotos" (NR) | |

Relatório de análise de contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| CONTRIBUIÇÃO N° 27969 | |
|--|--|
| Identificação | |
| Autor da Contribuição: Reinaldo Giusti Egas Categoria: Servidores da ANAC | Documento: Minuta 2 - Resolução sobre tipificações de infração e valores-base de multa Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Minuta 2 - Anexo 5, Tabela 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não |
| Contribuição | |
| Texto sugerido para alteração ou inclusão: No item 5 da Tabela 1 do Anexo V, sugiro alterar o escopo de "Falhar na entrega de um certificado revogado, suspenso, cancelado ou inválido, quando requerido pela ANAC" para "expor ou fazer publicidade de certificado que foi revogado, suspenso, cancelado ou inválido", com valor de multa no patamar máximo. | |
| Justificativa: Com a emissão de certificados pelo SEI, perde o sentido o enquadramento de falhar em entregar um certificado inválido, já que não há documento físico a ser devolvido. Uma tipificação importante é expor ou fazer publicidade de certificado que foi revogado, suspenso, cancelado ou inválido, que acredito ser o propósito original da regra que previa a restituição do certificado físico. Nesse caso, a multa deve ser no patamar máximo sempre que o certificado exposto possuir qualquer escopo que a certificação vigente não permite, justamente por enganar consumidores com prerrogativas que não são mais válidas. | |
| Resultado da análise: contribuição acatada | |
| Fundamento: Com a atualização dos procedimentos de emissão de certificados, torna-se necessária a adequação, nos moldes da contribuição. | |
| Itens alterados na proposta: Anexo V, Tabela 1. "6. Expor, fazer publicidade ou utilizar prerrogativa de certificado revogado, suspenso, cancelado ou inválido" (NR) | |

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listada.

ANEXO À CONTRIBUIÇÃO N° 26129



Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil

Rio de Janeiro, 07 de maio de 2024.

À

Gerência do Projeto Prioritário Regulação Responsiva

Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Ref.: Consulta Pública nº. 02/2024 - Proposta de resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC, e proposta de resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

JUNTA DE REPRESENTANTES DAS COMPANHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL -
JURCAIB, entidade representativa das empresas aéreas internacionais no Brasil, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 68.760.594/0001-72, com sede na Rua Almirante Calheiros da Graça, nº 57, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.735-190, vem, à presença de Vossa Senhoria, apresentar suas contribuições quanto ao tema em referência.

Quanto à minuta que “Dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC”, a JURCAIB apresenta as seguintes contribuições:



Contribuição:

Alteração do caput do art. 2º da minuta e inclusão de um parágrafo:

Art. 2º Na condução dos processos administrativos de que trata esta Resolução, serão observados, entre outros, os princípios da legalidade, publicidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público, eficiência, a boa-fé do particular perante o poder público e o reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado.

Parágrafo único. Também serão observados os princípios adotados pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, além daqueles que constarem em acordos internacionais firmados pela União Federal.

Justificativa:

No caput, sugere-se a inclusão dos princípios da boa-fé do particular perante o poder público e do reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado, em linha com o que se encontra na Declaração de Direitos de Liberdade Econômica.

Já o parágrafo único visa reforçar o compromisso do Brasil, institucionalmente através da ANAC, em se manter em linha com as melhores práticas emanadas pela OACI e observando constantemente, em todas as esferas, os acordos internacionais firmados pela União.

Contribuição:

Alteração da redação do Art. 3º, II:



Art. 3º Na aplicação dos dispositivos desta Resolução, a ANAC observará as diretrizes de:

...

II - respeito à instrumentalidade das formas em favor do regulado;

Justificativa:

A sugestão visa esclarecer que a aplicação do princípio da instrumentalidade das formas não poderá ser utilizada em desfavor do regulado.

Como se sabe, pelo princípio da instrumentalidade das formas, o ato processual não se constitui em um fim em si mesmo, mas representa um instrumento para se atingir determinada finalidade, desde que não cause prejuízo às partes, *in casu*, ao regulado, ainda que contenha vício.

Contribuição:

Alteração do parágrafo único do art. 5º:

Art. 5º O regulado deve garantir, ao agente da ANAC em atividade de fiscalização, o necessário acesso a instalações, equipamentos, bens e documentos.

Parágrafo único. O agente da ANAC pode, excepcionalmente, deter equipamentos, bens e documentos, pelo tempo mínimo necessário à conclusão da atividade de fiscalização, desde que tal ação não acarrete embaraços às atividades do regulado.

Justificativa:



A detenção de equipamentos, documentos e bens deve ser medida excepcionalíssima, especialmente por não estar amparada em autorização judicial. No mais, não pode implicar em embaraços ao desenvolvimento da atividade econômica do regulado, posto que caracterizaria, de forma indireta, medida acautelatória, devidamente tratada no art. 68 da minuta em debate, além de implicar em restrição ao direito constitucional de livre exercício de atividade econômica, livre iniciativa e propriedade privada.

Contribuição:

Alteração na redação do art. 7º:

Art. 7º As determinações de que trata o art. 6º desta Resolução não possuem caráter sancionatório e não substituem ou afastam eventual aplicação das providências previstas nesta Resolução, caso não haja retorno à conformidade.

Justificativa:

A sugestão visa deixar claro que a aplicação de penalidade somente terá lugar, caso não ocorra retorno à regularidade regulatória, cumprindo com o delineado no art. 6º da minuta.

Contribuição:

Alteração na redação do parágrafo 1º do art. 10:



Art. 10. O relatório de ocorrência é o documento em que se descrevem os fatos e as circunstâncias a partir dos quais se constata indícios de violação à legislação de aviação civil, com o objetivo de instruir o PAS com os elementos necessários à decisão.

§ 1º É indispensável a juntada, ao relatório de ocorrência, elementos hábeis a demonstrar os eventos narrados.

Justificativa:

No que pese a presunção de veracidade e legitimidade dos atos administrativos, não se pode negligenciar a boa-fé dispensada ao administrado, tampouco sua presunção de inocência, assegurada constitucionalmente. Convém lembrar que a dinâmica processual adotada no Brasil distribui o ônus da prova a quem alega, valendo mencionar, além do art. 373 do Código de Processo Civil, também o art. 9º do Decreto 70.235/72 (“Art. 9º A exigência do crédito tributário e a aplicação de penalidade isolada serão formalizados em autos de infração ou notificações de lançamento, distintos para cada tributo ou penalidade, os quais deverão estar instruídos com todos os termos, depoimentos, laudos e demais elementos de prova indispensáveis à comprovação do ilícito.”).

No caso, a presunção de legitimidade e veracidade dos atos administrativos não é apta a inverter o ônus da prova em processos administrativos sancionadores, transferindo-se aos acusados o ônus de provar sua inocência. A presunção de legitimidade e veracidade do ato de imputação de ilícito administrativo, enquanto atributo regular do ato administrativo, não prepondera sobre a presunção de inocência do acusado, direito fundamental do qual se deduz a desnecessidade de produção da prova de sua inocência.

Contribuição:

Inclusão de parágrafo no art. 13:



Art. 13. Observada a conveniência para a instrução, dois ou mais autos de infração poderão ser instruídos no mesmo PAS.

Parágrafo único: A impugnação de um dos autos de infração afastará os efeitos da revelia quanto aos demais.

Justificativa:

O dispositivo protege o administrado e mantém a conveniência para a instrução almejada pela ANAC.

Contribuição:

Alteração do inciso V do art. 14:

Art. 14. O auto de infração conterá os seguintes elementos:

...

V - indicação da disposição normativa infringida e da fundamentação legal que embasa a penalidade aplicada e/ou permita o cálculo preciso do valor da multa à qual está sujeito o autuado.

Justificativa:

As modificações propostas pela ANAC dificultam ao administrado uma visão clara acerca do valor da multa à qual está sujeito em razão do auto de infração. Sendo assim, para que haja respeito ao direito de ampla defesa e contraditório, o auto de infração deve trazer elementos



Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil

que permitam ao administrado o cálculo preciso da eventual penalidade, o que é essencial para avaliação da melhor estratégia de defesa, ou mesmo opção pelo pagamento.

Contribuição:

Alteração da redação do art. 15:

Art. 15. Os vícios processuais meramente formais ou de competência contidos no auto de infração serão passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, inclusive na própria decisão, com indicação do vício e da respectiva correção.

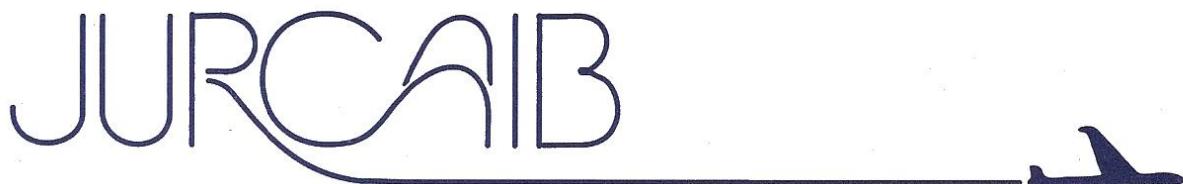
§ 1º Ainda que se trate de vício passível de convalidação, será reaberto o prazo de 20 (vinte) dias para manifestação.

Justificativa:

Por questão de segurança jurídica, pela garantia do contraditório e da ampla defesa, assim como para evitar judicialização das matérias debatidas nos processos administrativos e dos atos processuais em si, sugere-se a abertura do prazo de 20 dias para manifestações sempre que houver convalidação de quaisquer vícios, cabendo ao administrado e não à ANAC avaliar se tal ato lhe acarreta ou não prejuízo processual.

Contribuição:

Exclusão do parágrafo 6º do art. 19.



Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil

Justificativa:

O texto prevê que “*A Agência poderá providenciar a intimação por outro meio que atinja a sua finalidade, sendo exigida a confirmação de recebimento para a sua validade*”, porém tal previsão carece de suporte legal, além de trazer insegurança jurídica às partes, tendo em vista que se trata de cláusula extremamente ampla. Convém lembrar que a ANAC já pode intimar seus regulados através de seu sistema próprio, além de fisicamente, inclusive na pessoa de seu representante legal, ou mesmo prepostos.

Contribuição:

Inclusão de parágrafos no art. 22:

Art. 22. Caberá ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado, devendo oferecê-la concomitantemente à apresentação de defesa.

§ 1º. É vedado à ANAC a exigência de prova de fato já comprovado pela apresentação de documento ou de informação válida nos autos do processo, ou em outra oportunidade.

§ 2º. Caso a ANAC necessite de outros documentos comprobatórios que constem em base de dados oficial da administração pública federal deverá obtê-los diretamente do órgão ou da entidade responsável pela base de dados e não poderá exigí-los do autuado.

Justificativa:



A sugestão visa compatibilizar o processo administrativo da ANAC com o disposto no decreto 9.094/2017 e na lei 14.129/2021, racionalizando procedimentos e trazendo maior eficiência à administração pública.

Contribuição:

Manutenção do artigo 28 da atual resolução ANAC 472/2018, quanto ao arbitramento sumário com 50% de desconto.

Justificativa:

O instrumento do arbitramento sumário com desconto é instrumento existente no âmbito da do processo administrativo de diversos órgãos, como PROCONs, DETRANS, ANTT, ANEEL e até mesmo na esfera trabalhista, sendo a revogação deste direito comportamento contrário ao interesse público, uma vez que permite ao regulado evitar um litígio que poderá perdurar por anos e ao regulador a arrecadação mais célere, sem necessidade de empenhar recursos com a tramitação de processo administrativo.

Contribuição:

Inclusão de parágrafo no art. 25:

Art. 25. A autoridade competente poderá, antes da decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução ou de outras medidas processuais que entender pertinentes ao julgamento do mérito.



...

§ 5º. As diligencias realizadas que não resultem em novos elementos probatórios não afastam a incidência da prescrição intercorrente.

Justificativa:

A sugestão visa impor à ANAC a celeridade na apreciação das matérias, resguardando a duração razoável do processo, evitando a realização de diligências ou pedidos de manifestações internos de pouca relevância para o julgamento do quanto debatido. No mais, torna expresso o alinhamento com os mais recentes entendimentos judiciais, como o REsp nº 19995320/RJ.

Contribuição:

Alteração da redação do inciso IV do parágrafo 1º e do inciso I do parágrafo 2º do art. 34 e exclusão dos incisos VI e VIII do parágrafo 2º:

Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

...

IV - a inexistência de decisão transitada em julgado para infração de mesma natureza que tenha aplicado sanção ao regulado no período de um ano anteriormente à data do cometimento da infração em julgamento;



§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência de infração de mesma natureza;

...

~~*VI - o dano material a bens privados de terceiros;*~~

VII - o dano material a bens públicos; e

~~*VIII - a violação de direito de terceiros, não abrangidos nos incisos VI e VII deste parágrafo.*~~

Justificativa:

É necessário deixar explícito que atenuantes e agravantes levam em conta, para efeito de reincidência, apenas infrações de mesma natureza.

No mais, a exclusão dos dispositivos sugerida toma por base o fato de se debruçarem sobre relações privadas já passíveis de debate nas esferas judiciais e que não deveriam se reverter de caráter agravante, inclusive porque o aferimento de dano material a terceiros e violação de direito de terceiros somente será evidenciada após trânsito em julgado da matéria em demanda que a ANAC nem mesmo será parte, fugindo, portanto, de sua esfera de controle e de influência. Os dispositivos causam insegurança jurídica e fragilizam a nova norma.

Contribuição:

Alteração do art. 36:

Art. 36. Quando caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, conforme o art. 35 desta Resolução, será aplicada multa singular no valor resultante da dosimetria ordinária, prevista, no art. 34 desta Resolução, para uma única infração.

Justificativa:



A redação visa colocar a dosimetria da multa decorrente de infração continuada em linha com a jurisprudência. Tentar regulamentar de forma diferente daquilo que é o entendimento do Judiciário cria insegurança jurídica e fragiliza a regulamentação, levando a um maior número de decisões da ANAC contestadas e reformadas judicialmente.

Cite-se:

ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL. ANAC. PODER DE POLÍCIA. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA CONTINUADA. MULTA SINGULAR. 1. O Superior Tribunal de Justiça firmou entendimento de que é possível reconhecer a continuidade delitiva administrativa quando a Administração Pública, exercendo seu poder de polícia, constata, em uma mesma oportunidade, a ocorrência de múltiplas infrações da mesma espécie. 2. Caso em que as 13 **infrações cometidas pela apelante possuem idêntica natureza** (preenchimento do Diário de Bordo sem que constasse o número de passageiros transportados durante voos panorâmicos realizados entre 24/01/2016 e 18/05/2016) **e foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória, circunstâncias que caracterizam a continuidade infracional e ensejam, por conseguinte, a aplicação da multa singular.** 3. Apelo provido em parte, para reconhecer a possibilidade de aplicação do instituto da infração administrativa continuada à hipótese dos autos e determinar à ANAC que, nesses termos, recalcule a penalidade imposta à apelante. (TRF-4 - AC: 50023076220214047110 RS, Relator: LUÍS ALBERTO D'AZEVEDO AURVALLE, Data de Julgamento: **15/03/2023**, QUARTA TURMA)

ADMINISTRATIVO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA. PRETENSÃO DE REEXAME FÁTICO PROBATÓRIO. INFRAÇÃO CONTINUADA. MESMA OPORTUNIDADE FISCALIZATÓRIA. OCORRÊNCIA DE DIVERSAS INFRAÇÕES DA MESMA NATUREZA. APLICAÇÃO DE MULTA SINGULAR. CONSONÂNCIA DO ACÓRDÃO RECORRIDO COM A JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE. I – (...). II - A alteração das conclusões adotadas no Tribunal a quo, de que em uma

única autuação/fiscalização a ANP constatou uma sequência de infrações da mesma natureza, o que caracteriza a infração continuada (fl. 970), demandaria, necessariamente, o revolvimento do acervo fático-probatório dos autos, procedimento esse vedado em sede de recurso especial, conforme óbice previsto no enunciado n. 7 da Súmula do STJ. III - Ainda que assim não fosse, no que concerne à alegada violação do art. 71 do Código Penal e do art. 3º, IX, da Lei n. 9.847/99, sem razão o recorrente, posto que o arresto vergastado está em consonância com a jurisprudência desta Corte, no sentido de que há infração continuada quando a administração pública, em uma mesma oportunidade fiscalizatória, constata a ocorrência de diversas infrações da mesma natureza, o que enseja a aplicação de multa singular. Nesse sentido: AREsp 1129674/RJ, Rel. Min. SÉRGIO KUKINA, Julgamento em 11/09/2017, Dje 14/09/2017; REsp 1041310/SP, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 27/5/2008, DJe 18/6/2008. IV - Agravo interno improvido.
(STJ - AgInt no REsp: 1666784 RJ 2017/0083768-0, Relator: Ministro FRANCISCO FALCÃO, Data de Julgamento: 15/03/2018, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 21/03/2018)

Contribuição:

Alteração do art. 38 da minuta, para manter a redação da Resolução 472/2018:

Art. 38. Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

Justificativa:

O marco temporal deve ser o cometimento da infração e seu computo para caracterização de reincidência somente poderá ocorrer após trânsito em julgado administrativo. A data de

cometimento da conduta é mais relevante do que a do trânsito em julgado, uma vez que é a que melhor denota o caráter recalcitrante do agente.

Quanto à dilação de 2 para 3 anos proposta pela ANAC, não é razoável a justificativa de que leva em conta o tempo médio de duração do processo sancionador. Não pode, a eventual ineficiência que afeta a razoável duração do processo, servir de base para alteração de uma norma em prejuízo dos administrados.

Contribuição:

Alteração do Art. 42:

Art. 42. No caso de sanções pecuniárias, o infrator que renunciar ao direito de recorrer da decisão de primeira instância fará jus a um fator de redução de 25% (vinte e cinco por cento) no valor da multa aplicada.

§ 1º A notificação da decisão de primeira instância informará o prazo de 20 (vinte) dias para pagamento da multa com o fator de redução de que trata o caput.

§ 2º O prazo que trata o § 1º inicia sua contagem a partir do primeiro dia útil posterior à disponibilização da guia de pagamento.

§ 3º O pagamento do valor com desconto no prazo fixado implica renúncia ao direito de recorrer contra a decisão de primeira instância, inclusive acerca de sanções não pecuniárias.

§ 4º Não verificado o pagamento integral até o prazo fixado, o débito será automaticamente convertido ao seu valor original, estando sujeito, conforme o caso, à cobrança do valor total



Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil

ou residual, podendo ser inscrito no Cadin e encaminhado à Procuradoria Federal para fins de inclusão na Dívida Ativa da União

Justificativa:

O prazo não pode contar a partir da notificação da decisão, mas sim a partir do momento quando a ANAC disponibiliza ao autuado os meios necessários para realização do pagamento. Caso a guia não venha junto com a decisão, a impossibilidade de cumprir com o prazo do parágrafo 1º não pode ser aplicada em desfavor do regulado.

Sendo o que cabia para o momento, ficamos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

JUNTA DOS REPRESENTANTES DAS COMPAÑHIAS AÉREAS INTERNACIONAIS DO BRASIL

ROBSON BERTOLOSSI

Presidente

Thiago Carvalho

OAB/SP 354.387

Assessor Jurídico – ASBZ Advogados

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listada.

ANEXO À CONTRIBUIÇÃO N° 27562

| Documento | Item | Descrição do item | Contribuições |
|------------------|--------|--|---|
| Relatório de AIR | 1.8 | Após comparação qualitativa das opções, concluiu a equipe pela proposição do seguinte conjunto de ações: (...) adoção de modelo de dosimetria baseado em valor-base único, preferencialmente escalonado por porte ou perfil de certificação e operação do agente regulado, para as sanções de multa e suspensão, com majoração ou redução de valores de acordo percentuais derivados da combinação de atenuantes e agravantes (rolampliado de circunstâncias) aplicáveis ao caso, os quais assumem pesos específicos, com modificações na fórmula de cálculo da multa no caso de infrações de natureza continuada; | <p>Ação muito importante. A depender do porte do operador ou da aeronave, o valor-base da multa, como é hoje, pode ser muito alto ou irrisório. É importante que aspectos como peso máximo de decolagem, número de assentos, etc. também sejam utilizados como critérios de dosimetria, trazendo proporcionalidade da sanção com o risco ao qual a sociedade foi exposta. É importante que infrações relacionadas a voos sejam contabilizadas por hora de voo.</p> <p>Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.</p> <p>Reinaldo Giusti Egas</p> |
| Geral | | Sugestão de indicadores públicos positivos | <p>Se um dos problemas identificados na AIR é a reatividade da fiscalização, é importante que existam indicadores positivos da atuação do regulado, por exemplo, indicadores que representem seu desempenho em auditorias, tempo médio de resposta, lista das medidas acautelatórias e sancionatórias aplicadas nos últimos 5 anos, se multas foram pagas ou não, etc. Há possibilidade de criação de um selo com um rating da empresa.</p> <p>Essa seria uma regulação por incentivos, estimulando a entrada de empresas sérias nos setores regulados.</p> <p>Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.</p> <p>Reinaldo Giusti Egas</p> |
| Relatório de AIR | 3.12.3 | Seção 3.12.3 (Análise e Contextualização do Problema Regulatório ==> Valores de Multa ==> Os índices de pagamento) | <p>Na seção 3.12.3, é realizada uma análise do índice de pagamento de multas de acordo com o tipo de regulado, tipo de infração, etc. Porém, a seção não aborda a principal causa das multas não serem pagas: o fato de que a ANAC continua atendendo tais regulados como se não houvesse qualquer restrição. Os índices de pagamento são absurdamente baixos e demonstram um imenso descaso do setor afetado em haver, ou não, penalidade aplicada. Ainda que alguns casos possam ter relação com a capacidade econômica do autuado (já tratado na AIR em outras seções), fato é que vários setores regulados possuem uma percepção imensa de impunidade, que vai desde o cometimento das infrações até o não pagamento das multas. É quase impossível uma empresa séria adentrar tais setores, dado que os custos para o funcionamento em regularidade à regulamentação são inherentemente altos, sendo impraticável competirem de forma minimamente justa. Como resultado, forma-se um círculo vicioso em que a conformidade é cada vez menos valorizada.</p> <p>No início de minha carreira na ANAC, fazia parte de qualquer processo verificar o "Nada consta", para checar se o regulado se encontrava com cadastro na dívida ativa. Caso estivesse, o processo era suspenso até regularização da dívida. Hoje, pagando ou não pagando a multa, o regulado continua com os mesmos direitos. Tal permissividade não existe em outros setores. É impossível transferir ou licenciar um veículo, vender um imóvel, etc. se houver alguma multa pendente de pagamento.</p> <p>Resgatando o histórico da medida, até a edição da Resolução 541/2020, havia na Resolução 472 (e anteriormente na Resolução 25), no Art. 54 o dispositivo de impedimento a homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços no caso de inscrição em dívida ativa. A remoção ocorreu no processo 00058.042561/2019-39, e foi justificada na Nota Técnica 17 (SEI 3701073).</p> <p>Primeiramente, a Nota Técnica 17 (SEI 3701073) faz referência ao Parecer jurídico da Procuradoria emitido à época da aprovação da Resolução 472 (Parecer n. 00005/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU - SEI 1576957), o qual avaliou o impacto daquele dispositivo, inclusive frente às súmulas do STF:</p> <p>"47. As restrições impostas pela ANAC, em nosso sentir, podem ser consideradas plenamente razoáveis e proporcionais, uma vez que se fundam nos seguintes argumentos: (...) c) os impedimentos apontados pelo Supremo Tribunal Federal dizem respeito à imposição de restrições ao exercício de atividades profissionais em razão de mera inadimplência tributária (...)"</p> <p>Em seguida, é feito o contraponto dos processos judiciais sofridos pela ANAC, concluindo-se na NT 17:</p> <p>"4.6 Diante da ambivaléncia na interpretação do disposto previsto no art. 54 da Resolução no 472/2018, que permite entendimentos jurídicos distintos, sendo ambos defensáveis quanto à legalidade da aplicação, propõe-se a sua revogação, como forma de dirimir qualquer insegurança jurídica decorrente de possíveis questionamentos na esfera judicial. A revogação deste dispositivo tem como propósito adicional a diminuição do ônus não apenas ao regulado, mas também ao sistema judiciário pático e à ANAC."</p> <p>Em suma, a decisão de remoção do Art. 54 não se deu por ilegalidade ou constitucionalidade do dispositivo anterior, mas por mera conveniência.</p> <p>Ainda, é importante frisar que o processo 00058.042561/2019-39 não passou por audiência pública (equivalente à atual consulta pública), sob o motivo de que "a possível revogação do art. 54 não suprime nem altera direitos de agentes econômicos, mas, ao contrário, restitui o direito à prestação de serviços mesmo em caso de inadimplência de crédito público, entende-se não ser necessária a realização de audiência pública".</p> <p>Discordo desse argumento. Como explicado nesta contribuição, a remoção do Art. 54 prejudicou a concorrência, já que empresas que previnem infrações e que pagam as multas eventualmente aplicadas no prazo foram prejudicadas por aquelas que cometem múltiplas infrações e não pagam as multas aplicadas. Tais empresas prejudicadas não tiveram oportunidade de se posicionar em audiência pública a respeito da revisão da norma.</p> <p>O mesmo vale para os profissionais habilitados. Profissionais sérios querem trabalhar em empresas sérias. Um ambiente regulatório permissivo quanto ao não pagamento de multas faz com que empresas sérias tenham menos oportunidades e, assim, gerem menos empregos para tais profissionais sérios.</p> <p>No contexto da Regulação Responsiva, são justamente as empresas e profissionais com postura colaborativa que devem ser valorizados, exatamente o oposto do que houve com a remoção do Art. 54.</p> <p>Apesar da existência, à época, de processos judiciais contestando o bloqueio de serviços da ANAC em razão da inscrição em dívida ativa, tais processos representam uma fração dos casos em que empresas e profissionais quitaram suas dívidas (ou preveniram as infrações, clientes do impacto das multas).</p> <p>Assim, recomendo o retorno do gatilho do antigo Art. 54 da Resolução 472 para que multas sejam pagas, eventualmente com adequações para prevenção de processos judiciais.</p> <p>Outras medidas também podem ser adotadas, por exemplo, através de indicadores positivos, tais como publicação ativa da ANAC de multas não pagas, sanções sofridas nos últimos cinco anos, dentre outros.</p> <p>Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.</p> <p>Reinaldo Giusti Egas</p> |
| Relatório de AIR | 3.15.9 | Já das rodadas de discussão com o Diretor Patrocinador, foram mapeados indicativos de possível aplicação automatizada de acautelatórias, as quais, em contextos específicos e diante do conjunto de medidas adotadas e da efetividade de outras ações possíveis por parte da Agência e do agente regulado, poderiam ser resguardadas para momento posterior, caso não identificada a superação dos riscos. Nesse sentido, destacaram-se os impactos de tais medidas, tendo em vista a possibilidade de interrupção imediata e qualquer atividade sujeita à regulação da ANAC, o que impõe o cuidado com que essa espécie de providência seja bem mantida e aplicada. | <p>Reforço a necessidade de continuidade na aplicação de medidas acautelatórias automáticas. O SACI é ferramenta de extrema utilidade e permite, em conjunto com o DCERTA, prevenir a ocorrência de operações irregulares, por exemplo, quando o prazo para apresentação do Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) venceu, quando foi concedido prazo para determinada correção ou pendência técnica e tal prazo não foi atendido, etc.</p> <p>Tais medidas cautelares automáticas podem ser previamente justificadas quando da concessão do prazo para determinada correção, por exemplo, com o texto no ofício de notificação "Caso não sejam apresentadas comprovações de correção até a data de xx/xx/xxxx, o certificado de aeronavegabilidade da aeronave será automaticamente suspenso cautelarmente pelo motivo XYZ, baseado no Art. xx da Resolução ANAC n°xxx/2023".</p> <p>Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.</p> <p>Reinaldo Giusti Egas</p> |

| | | |
|------------------|--|---|
| Relatório de AIR | 3.20 As consequências foram resumidas nos itens abaixo, os quais são seguidos de outras consequências reladas ao longo do diagnóstico apresentado no capítulo anterior: (...) - Riscos e exposições geradas por tentativas de aplicar no caso concreto sanções de forma mais razoável e proporcional, mas fora da literalidade dos regulamentos. (...) - Multas e outras penalidades desproporcionais (...) | <p>Discordo da consequência "Riscos e exposições geradas por tentativas de aplicar no caso concreto sanções de forma mais razoável e proporcional, mas fora da literalidade dos regulamentos". A proporcionabilidade de multas já está expressa na outra consequência "Multas e outras penalidades desproporcionais".</p> <p>Não é razoável assumir como consequência que há risco e exposição em flexibilizar as sanções, fora da literalidade do regulamento. Os agentes públicos fazem o que está na norma e aplicam as sanções da forma como está na norma. Se a norma está incorreta ou desproporcional, que ela seja corrigida.</p> <p>Considero inaceitável esperar que o agente público decidindo sobre um processo sancionatório tenha que avaliar se o que está na norma emitida pela Diretoria é razoável ou não.</p> <p>Cito como exemplo as recentes decisões da Diretoria em que multas relacionadas a fraudes em horas de voo para obtenção de licenças ou habilitações foram computadas na forma de 1 infração a cada 3 horas de voo. Sou totalmente a favor que as normas prevejam o cômputo das infrações por hora de voo, mas totalmente contra que exista esse tipo de "criatividade normativa" na decisão de um processo sancionatório. Mesmo vindo da diretoria, essa metodologia não passou por um processo de Análise de Impacto Regulatório, não passou por consulta pública, não passou pelo crivo da Procuradoria.</p> <p>Ainda, esperar que os decisores tomem decisões discricionárias e subjetivas vai agravar o problema da despadronização da atuação entre instâncias.</p> <p>Trago para esta consulta os argumentos que apresentei na Consulta Pública nº 11/2022 sobre Diário de Bordo, e que estão diretamente relacionadas ao tema. O documento foi enviado para o email regulacao.responsiva@anac.gov.br em 10/09/2023.</p> <p>Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.</p> <p>Reinaldo Giusti Egas</p> |
| Relatório de AIR | 3.20 As consequências foram resumidas nos itens abaixo, os quais são seguidos de outras consequências reladas ao longo do diagnóstico apresentado no capítulo anterior: (...) - Multas e outras penalidades desproporcionais. (...) - Inscrições em CADIN e Dívida Ativa e outros impactos de multas que não podem ser suportadas pelo agente penalizado. | <p>Discordo da consequência "Inscrições em CADIN e Dívida Ativa e outros impactos de multas que não podem ser suportadas pelo agente penalizado".</p> <p>Em qualquer serviço público, a regularidade fiscal é pré-requisito para atuação da empresa. O processo sancionatório assegura ampla defesa e contraditório e, uma vez que a infração seja comprovada e seu processo transite em julgado, é obrigação do autuado cumprir sua obrigação e quitar a dívida.</p> <p>Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos ou para aprofundar a discussão do assunto.</p> <p>Reinaldo Giusti Egas</p> |

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listada.

ANEXO À CONTRIBUIÇÃO N° 27767

CONTRIBUIÇÃO A CONSULTA PÚBLICA DA AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC) ACERCA DO PROJETO PRIORITÁRIO DE REGULAÇÃO RESPONSIVA

INTRODUÇÃO

O objetivo da presente análise é contribuir com a consulta pública da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) acerca do Projeto Prioritário de Regulação Responsiva, que visa a regular ações fiscalizatórias e sanções no âmbito da ANAC, no caso de descumprimento de normas por parte dos aeronautas com a ampliação do leque de sanções e modificação dos critérios de dosimetria aplicáveis. O enfoque do presente é trazer à tona essa nova abordagem da agência, tendo em vista o objetivo verificado de tornar mais efetivos os resultados das ações dos fiscais e incentivar a manutenção da regularidade pelos regulados, através do aprimoramento das medidas para incentivar de maneira positiva o comportamento dos regulados, e dar aos julgadores (própria ANAC) ferramentas para tomadas de decisões mais proporcionais frente à diversidade de situações e de regulados.

Importante traçar um paralelo a falta de isonomia da ANAC no tratamento e aplicação das disposições da Lei do Aeronauta (Lei 13.475/2017) e da Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular de 2023/2024, tendo em vista que concede um privilégio a aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 117 mesmo quando contrário ao estipulado nas normas vigentes.

Do limite ao poder normativo da ANAC e das flexibilizações dos limites prescritivos de jornada dos aeronautas

A atuação da ANAC deve respeitar o princípio da legalidade, a Lei de Criação da ANAC (Lei n. 11.182/2005) não estabelece dentre as suas competências a regulamentação de aspectos trabalhistas. Cabe à ANAC apenas regular matéria sobre formação, treinamento, habilitação, certificados e licenças de tripulantes; prevenção quanto ao uso de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória; e segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis que possam pôr em risco os tripulantes.

O artigo 22, I, da Constituição Federal define como privativa da União a competência para inovar no mundo jurídico no ensejo de criar novos regimes e institutos de Direito do Trabalho. E como a atividade legislativa do referido ente federativo se opera por intermédio do Congresso Nacional, caberá às casas integrantes deste último (Câmara dos Deputados e Senado Federal) promover a edição das respectivas leis em sentido formal e material, a teor do artigo 48, caput, da Constituição Federal.

Dessa forma existe a imprescindibilidade de lei em sentido material para inovar no mundo jurídico em matéria de Direito do Trabalho, os órgãos e entidades da Administração Pública direta e indireta – aí incluídas as Agências Reguladoras – não se encontram autorizados a estabelecer, por intermédio de seus regulamentos, regimes jurídicos destinados a disciplinar, em caráter primário, questões afetas às condições laborais dos empregados privados, no todo ou em parte, conforme as atribuições confiadas à União e ao Congresso Nacional pelos artigos 22, I e 48, caput, da Constituição Federal.

Os regulamentos da ANAC editados “com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana”, na dicção do artigo 19, *caput*, da Lei do Aeronauta, poderiam estabelecer diretrizes destinadas a adaptar o exercício das funções institucionais a ela

confiadas pela Lei nº 11.182/2005 (“regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária”) às prescrições temporais que integram as rotinas de trabalho dos tripulantes (*limites de voo, de pouso, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso*), mas jamais poderiam fixar novos limites e condições pertinentes à duração do trabalho dos aeronautas, sob pena de usurpação da atribuição entabulada acima.

Relevante atestar que a jornada de trabalho figura do título “Das normas gerais de tutela do trabalho”, Seção V, da CLT, e a limitação para a duração do trabalho se fundamenta em fatores biológicos, sociais e econômicos. Certo dizer que os limites tem bases em estudos médicos e atestam para o excesso de trabalho estresse e fadiga que afetam à saúde do trabalhador. E, no caso da aviação civil, o risco da fadiga também tem repercussão em toda a sociedade.

Quando o objetivo do empregador é ir além do que o legislador já oferece, deve haver uma negociação coletiva composta por todos os atores da relação contratual.

E de modo ainda mais incisivo, o RBAC nº 117 inovou no mundo jurídico ao estabelecer a possibilidade de homologação, por parte da própria ANAC - de regimes jurídicos de duração do trabalho peculiares às necessidades operacionais das empresas que apresentarem seus estudos de caso (safety cases) e, com isto, passarem a se enquadrar no nível SGRF.

Ao estabelecer, de forma genérica e abstrata, no texto do RBAC nº 117, tais regimes jurídicos para a duração do trabalho desempenhado pelos aeronautas vinculados às operadoras enquadradas nos níveis GRF e SGRF, a ANAC não apenas usurpou competência privativa da União a ser exercida, em caráter exclusivo, pelo Congresso Nacional, como também acabou por extrapolar sensivelmente as atribuições que lhe foram fixadas, em caráter taxativo, pelos artigos 2º e 8º da Lei nº 11.182, de 27.9.2005.

A regulamentação infralegal adotada pela ANAC, especialmente a disposta no RBAC n. 117, sobre o gerenciamento de fadiga do tripulante de aeronave e a flexibilização das limitações de jornada de trabalho e horas de voo destes, segue as práticas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relacionadas apenas à segurança de voo.

Deste modo, eventuais flexibilizações das limitações operacionais presentes na Lei do Aeronauta, via observância do RBAC n. 117 da ANAC e instruções suplementares relacionadas, somente podem ser implementadas pelos operadores aéreos se antes pactuadas em acordo ou convenção coletiva, com vistas a garantir a segurança material e jurídica necessária.

Assim, não há que se falar em autorização pela legislação nacional para a atuação da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) em aspectos trabalhistas, sendo que podemos verificar quesitos extremamente prejudiciais aos aeronautas previstos no RBAC117, tendo em vista que de alguma maneira preveem em uma pior condição da realização do trabalho, como por exemplo um menor repouso, um maior tempo de voo e uma jornada maior conforme vemos abaixo.

a) Limite de jornada e de voo para tripulação composta e de revezamento:

Lei do aeronauta - Limite de 12h para tripulação composta e limite de 16h para tripulação de revezamento.

RBAC117 - Limite varia de acordo com o horário de início da jornada, assim como de acordo com o tipo de acomodação na aeronave e entre tripulantes de voo e de cabine. Pode chegar até 18h (16h30' de voo) para tripulação de revezamento e até 16h (14h30' de voo). Ressalta-se que o tripulante que não está aclimatado tem uma hora a menos no limite de jornada.

b) Interrupção de jornada

Lei do aeronauta - Não permitido.

RBAC 117 - Permite a interrupção de jornada - Empresas aplicam com negociação do ACT.

c) Repouso após sobreaviso

Lei do aeronauta - Sobreaviso sem acionamento: 12h de repouso;

RBAC117 - Sobreaviso sem acionamento: 10h de repouso;

d) Limites de tempo de voo acumulados

Lei do aeronauta- Jato: 80h/Mês - 800h/Ano; Turboélice: 85h/Mês - 850h/Ano; Convencionais: 100h/Mês - 960h/Ano; Helicóptero: 90h/Mês - 930h/Ano;

RBAC117 - Jato: 90h/28d - 900h/365d; Turboélice: 95h/28d - 950h/365d; Convencional.: 96h/28d - 960h/365d; Helicóptero: 93h/28d - 930h/365d;

Da obrigatoriedade de assinatura de Acordo Coletivo de Trabalho para legitimar quaisquer flexibilizações relacionadas às jornadas de trabalho dos aeronautas

O constituinte originário optou por adotar uma regulamentação comparativamente detalhada quanto a duração do trabalho, senão vejamos o teor do disposto no art. 7º, XIII da CRFB/1988:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

O dispositivo é claro em estabelecer os limites para os módulos diário e semanal da duração do trabalho. O primeiro em oito horas e o segundo em quarenta e quatro, facultados os acordos e convenções que prevejam alteração destes limites para melhoria da condição social do trabalhador.

Sabe-se que a Lei do Aeronauta estabelece limites de jornada de trabalho para os tripulantes (art. 41), não superiores a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

As jornadas diárias, porém, podem ser superiores a 8 (oito) horas diárias e a depender da configuração da tripulação e do serviço aéreo em que o aeronauta é empregado.

A Lei do Aeronauta chega a admitir, em vários de seus dispositivos, a possibilidade de alteração dos limites operacionais previstos, mas também obriga tais alterações à aprovação de

convenção ou acordo coletivo de trabalho, e ainda assim, desde que tais alterações não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira (ANAC).

Como exemplo destes dispositivos, cumpre mencionar:

- a) os períodos de folgas e repousos regulamentares, assim como a divulgação de escala (art. 26);
- b) os limites diários, semanais e mensais de jornada de trabalho, incluindo de tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º que também exerçam atividades administrativas (art. 41);
- c) o limite máximo de madrugadas consecutivas e de madrugadas totais de trabalho, no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas (art. 42);
- d) a quantidade mensal de sobreavisos (art. 43, §7º);
- e) o tempo mínimo de repouso (art. 48);
- f) o início da folga (art. 50).

Também a reforma trabalhista prestigia a negociação coletiva, permitindo a prevalência do negociado sobre o legislado no que refere à jornada de trabalho:

Art. 611-A. A convenção coletiva e o acordo coletivo de trabalho têm prevalência sobre a lei quando, entre outros, dispuserem sobre:

I - pacto quanto à jornada de trabalho, observados os limites constitucionais;
(...)

Destaca-se que não há precedente, em nenhuma atividade ou setor no Brasil, de desenvolvimento e implementação de jornada e regime de trabalho por Agência Reguladora (unilateralmente), sem base legal autônoma ou heterônoma ou sem negociação coletiva, mesmo porque tal implementação afrontaria o disposto no art. 7º, inciso XIII, da CRFB/88.

Veja-se, ainda, que a Lei do Aeronauta estabelece, no art. 19, § 4º, um parâmetro mínimo ao qual as operações devem obedecer, e a partir do qual passam a ser necessários Acordos Coletivos Trabalhistas:

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana. (...)

§ 4º Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional. (g.n.)

Desta forma, ultrapassado o parâmetro mínimo legal, se torna exigível um Acordo Coletivo de Trabalho para conformar as flexibilizações operacionais às relações trabalhistas, sendo certo que o instrumento normativo é indispensável em se tratando de operações que envolvem situações de voo mais complexas e necessariamente com tripulações muito maiores que a simples, mormente porque nestas situações busca o operador aéreo a extração de limites constitucionais, limites legais (Lei n. 13.475/2017) e limites operacionais contidos no RBAC n. 117, todos relacionados à jornada diurna

e/ou noturna de trabalho dos aeronautas, com implicação negativa seja pelo aumento das horas efetivamente trabalhadas, seja pela diminuição considerável das oportunidades de descanso dos tripulantes.

É clara a intenção do legislador: para alterar os períodos regulares de jornada de trabalho e repouso, há que se implementar um ACT. E se isto se aplica às tripulações simples, muito mais importante é o efeito de tal acordo para as tripulações maiores.

É sabido que uma flexibilização da jornada de trabalho tanto pode seguir na direção de garantir ao trabalhador melhor qualidade de vida, como pode levar a jornadas de trabalho incompatíveis com uma vida digna.

Nesse sentido, ao garantir condições básicas a partir das quais se desenvolva a negociação coletiva, busca-se possibilitar que a expressão da vontade dos trabalhadores seja de fato livre e responsável.

A vontade do legislador ou o espírito da lei é, conforme expresso no texto legal, possibilitar que a alteração dos limites operacionais legalmente previstos seja realizada com a anuência da classe profissional, e mostra-se imperioso que seja desenvolvido um acordo coletivo de trabalho sempre que observada a extração dos limites legais, em qualquer destes aspectos.

Em relação aos efeitos deletérios da flexibilização, os trabalhadores podem ser prejudicados não apenas pela exigência de longas jornadas, como também pela restrição aos períodos de repouso, daí ser pertinente falar em limitações aplicáveis ao tempo de trabalho e ao tempo de não-trabalho.

CONCLUSÃO

Desta feita o Sindicato Nacional dos Aeronautas ressalta que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) não tem a prerrogativa por lei de alterar as limitações operacionais estabelecida, sendo possível apenas para fins de redução de jornadas, ou ampliação de intervalos e pausas, visando à melhoria das condições de trabalho, isto é, as alterações de limitações operacionais admitidas constitucionalmente são para condições mais benéficas de trabalho, de melhoria do patamar mínimo de proteção do trabalho, em benefício também da segurança da aviação civil nacional, consumidores e toda a sociedade, não se admitindo, por constitucionalidade formal e material, a fixação em regulamento, de forma

Nessa mesma linha, o comando emanado dos artigos 22, I e 48, caput, da Constituição Federal impõe que o § 1º do artigo 19 da Lei nº 13.475/2017 seja compreendido de modo a excluir qualquer interpretação tendente a conferir à ANAC a prerrogativa de alterar, em caráter geral, abstrato e inovatório, o regime jurídico de duração do trabalho dos aeronautas em qualquer de seus aspectos (p. ex: limites de voo, de pouso, jornada de trabalho, sobreaviso, reserva, períodos de repouso, etc.).

Ao verificarmos comparativamente a Lei do Aeronauta, a Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular e o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil RBAC 117 temos uma série de demonstrações de que tem imperado aspectos negativos e desproporcionais para os aeronautas, sendo que a agência por ser órgão fiscalizador e aplicador de multas acaba por não cumprir o que a legislação determina, mas sim o que ela mesmo regula através do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 117.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listada.

ANEXO À CONTRIBUIÇÃO N° 27816

Proposta de resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC, e proposta de resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-------------------------|--|----------------------|--|---|
| Res. infrações e multas | Anexo III Tabela 4 | Esclarecimento | Esclarecer a quais grupos de agentes essas infrações serão aplicadas. | Seguindo a divisão do Anexo I (Classificação de Agentes em Grupos), cada agente recebeu um agrupamento. A Tabela 4 do Anexo III não traz especificação a quem serão aplicadas tais sanções. |
| Res. infrações e multas | Anexo VI Tabela 2 e Anexo VII Tabela 2 | Exclusão | <p>Os itens abaixo estão em duplicidade nas seguintes tabelas:</p> <p>Anexo VI - Tabela 2 - Segurança Operacional, itens 12 e 13.</p> <p>Anexo VII - Tabela 2 - AVSEC Operador de Aeródromo, itens 32 e 33.</p> <p>Deixar de implantar barreiras de segurança que sejam capazes de conter o acesso não autorizado de veículos e pessoas às áreas delimitadas ou de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas, conforme exigências da norma</p> <p>Deixar as barreiras de segurança sem avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias ou ao risco à integridade física ou à possibilidade de aplicação de sanções legais</p> | Na Resolução vigente nº 472/2018 os itens mencionados estão dispostos somente na Tabela II-A - Sistema de Proteção da Área Operacional de Aeródromos, ao Operador de Aeródromo. Sendo assim, a fim de evitar a dupla penalidade, faz-se necessário prever a infração somente em uma tabela. |
| Res. infrações e multas | Anexo VII Tabela 3 | Exclusão | <p>Exclusão das Condutas 1 e 2:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Não acomodar os passageiros sob sua custódia considerados inadmissíveis pela autoridade de imigração até o seu reembordo 2. Deixar de responder pela custódia de passageiros e | Trata-se de condutas atreladas à competência da companhia aérea/transportadora, segundo disposições da Resolução ANAC nº 400/2016 e legislações como a Lei nº 13.445/2017 (art. 41, art. 109, VI), e que na Resolução vigente nº 472/2018 estão previstas corretamente à empresa aérea na Tabela IV, itens b e c. E não ao operador de aeródromo, como se pretende na proposta ora tratada. |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|--|--|
| | | | tripulantes desde o desembarque até que sejam recebidos no ponto de inspeção para ingresso no País | |
| Res. PAS | Art. 01 | Esclarecimento | Esclarecer a quais grupos essas infrações serão aplicadas. | Pedimos esclarecer se esta resolução se aplica a infrações: (i) praticadas por administradoras de infraestrutura aeroportuária não concedida; (ii) cometidas por concessionárias de infraestrutura aeroportuária a atos normativos da ANAC. |
| Res. PAS | Art. 06 | Alteração | Art. 6º Diante da identificação de não conformidade no desempenho de atividade regulada, a ANAC dará conhecimento ao autuado e iniciará procedimento com vistas a adoção das medidas para a sua correção e promoção da conformidade, quando aplicável. (...) § 2º A ANAC deverá, em conjunto com o administrado , estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação. § 3º Poderá ser concedido prazo adicional para conclusão da correção, desde que devidamente justificado pelo administrado. | Salutar que haja um procedimento de construção colaborativa. Por isso sugerimos alteração na redação. O retorno à conformidade deve ser a opção preferencial, por constituir interesse público primário. O procedimento sancionatório não deve ser aberto diretamente, sem ser antecedido de tentativa de retorno voluntário à conformidade. |
| Res. PAS | Art. 06 | Alteração | Art. 6º (...) § 2º Quando verificar eventual não conformidade, a ANAC abrirá prazo para o regulado se manifestar e apresentar esclarecimentos a respeito da suposta não conformidade. Após a manifestação do regulado, caso a ANAC mantenha sua posição de que se trata de uma não conformidade , poderá estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação. | A ANAC pode entender que há uma não conformidade, mas na verdade não há. O mesmo ocorre na Resolução vigente com a emissão da SRCI. Tivemos ocasiões em que sequer havia condição irregular (exemplo: Fase I-C FOR) e mesmo assim o regulado é obrigado a apresentar um plano de correção. Portanto, sugerimos que, antes de confirmar uma não conformidade, a ANAC dê a oportunidade do regulado se manifestar. |
| Res. PAS | Art. 08 | Esclarecimento | | Não restou clara a parte final do §2º. A impressão que se tem é que a ANAC poderá imputar responsabilidade a um preposto ou agente ao invés de imputar a responsabilidade ao operador pelo qual o agente ou o preposto age em nome. |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|---|--|
| | | | | Solicitamos que seja esclarecido se um profissional poderá figurar como infrator em um PAS no lugar do operador. |
| Res. PAS | Art. 10 | Alteração | <p>Art. 10. O relatório de ocorrência é o documento em que se descrevem os fatos e as circunstâncias a partir dos quais se constata indícios de violação à legislação de aviação civil, com o objetivo de instruir o PAS com os elementos necessários à decisão.</p> <p>§ 1º Serão juntados ao relatório de ocorrência os elementos hábeis a demonstrar os eventos narrados.</p> | <p>Deve ser excluída a expressão “sempre que possível” do parágrafo primeiro. Isto porque se não há elementos para demonstrar, ainda que com início de prova – já que o próprio caput do artigo fala em constatação de indícios –, a ocorrência dos eventos narrados, não se deve sequer instaurar o processo sancionador, por impositivo dos princípios da racionalidade e da economia pela administração e, ainda, propiciar o contraditório e a ampla defesa ao administrado.</p> |
| Res. PAS | Art. 12 | Alteração | <p>Art. 12. Deverá ser lavrado um único auto de infração nos casos de responsabilidade solidária e quando houver mais de uma ação ou omissão praticada pelo mesmo autuado que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em um mesmo procedimento fiscalizatório.</p> | <p>Se, como consta das justificativas, a intenção do regulador é de que “como regra a lavratura de auto único para os casos de responsabilidade solidária identidade de infração apuradas numa mesma fiscalização.” então a redação deve ser impositiva nessa hipótese.</p> <p>E andou bem a agência nesse ponto. A unificação evita não apenas a prolação decisões contraditórias em casos de solidariedade como até mesmo a condução probatória diferente a depender do agente instrutor, em casos de conexão que devem ter o mesmo tratamento. Por exemplo a um acusado ser deferida a produção de determinada prova e a outro, conduzido por outro instrutor, ser indeferida prova de mesma natureza.</p> <p>Já quanto à hipótese de múltiplas infrações idênticas do mesmo autuado deveria haver a reunião dos feitos, sempre observando além da ampla defesa e do contraditório o princípio da eficiência e economicidade, em linha com o artigo 13.</p> |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|--|---|
| Res. PAS | Art. 14 | Inclusão | <p>Art. 14. O auto de infração conterá os seguintes elementos:</p> <p>I - numeração sequencial;</p> <p>II - identificação do autuado;</p> <p>III - local, data e hora da lavratura;</p> <p>IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo, quando pertinente, data, local e hora da ocorrência;</p> <p>V - indicação da disposição normativa infringida;</p> <p>VI - identificação do autuante, com nome, cargo e assinatura; e</p> <p>VII - número de ocorrências da infração.</p> <p>VIII - indicação do prazo e local para apresentação de defesa;</p> <p>Parágrafo único. O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas.</p> | <p>Não se compreendeu o motivo da retirada da obrigatoriedade de indicação do prazo para apresentação de defesa que consta da resolução atual. Não foi localizada análise de impacto nem justificativa na nota técnica para a exclusão. Entende-se que a manutenção da obrigatoriedade de indicação de prazo para defesa seja necessária.</p> |
| Res. PAS | Art. 14 | Inclusão | <p>"IV - descrição do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo a data, local e hora da ocorrência, acompanhada de evidências de sua ocorrência, como fotos, vídeos ou qualquer outro documento ou elemento que comprove a sua ocorrência".</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º O não atendimento dos requisitos previstos nas alíneas II a VII do caput importará em nulidade do auto de infração.</p> | <p>Sugerimos incluir no inciso "IV" do referido dispositivo a exigência de que o auto de infração seja acompanhado de evidências (como, por exemplo, fotos, links para vídeos ou documentos) aptas a comprovar a ocorrência da infração, a fim de que o autuado possa impugnar especificamente a conduta que lhe está sendo imputada e, assim, exercer de forma adequada o seu direito ao contraditório e à ampla defesa, nos termos do art. 5º, LIV e LV, da Constituição Federal.</p> |
| Res. PAS | Art. 16 | Alteração | <p>§ 2º Os prazos expressos em dias contam-se em dias úteis.</p> | <p>Sobre comunicações e prazo, entendemos que seja razoável a contagem dos prazos em dias úteis, a exemplo do disposto na Lei nº 13.105/2015. Cabe registrar que os prazos para manifestação da defesa são quase irrelevantes quando considerada a duração integral do processo, de modo que não haverá prejuízo à duração razoável do processo.</p> |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|--|---|
| Res. PAS | Art. 17 | Alteração | <p>Art. 17. O autuado será intimado a se manifestar sobre todos os atos do PAS que resultem em imposição de obrigações, ônus, sanções ou restrição ao exercício de direitos e atividades e os atos de outra natureza, de seu interesse, especialmente sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - a lavratura de auto de infração; II - a juntada de elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar na decisão; III - a convalidação de vícios, na forma do art. 15 desta Resolução, § 1º; IV – a análise da área técnica sobre a defesa apresentada; V - a prolação de decisão. <p>§ 2º Os prazos processuais ficam interrompidos a partir do requerimento de vista do autuado até o completo atendimento do pleito. (...)</p> <p>§ 4º O processo deverá manter dialeticidade, devendo ser oportunizada manifestação ao administrado após quaisquer manifestações de agência.</p> | <p>Deve ser prevista a faculdade de apresentar alegações finais após a manifestação da unidade técnica quanto à defesa apresentada, como já garantido pelo artigo 2º, X da lei 9.784/99. Demais disso, por princípio, deve ser garantida à defesa a última palavra nos autos antes do julgamento. Outras agências, como a ANATEL, já garantem esse direito. Além disso, quando houver pedido de vista o prazo para defesa deve ser interrompido, e não suspenso. A defesa tem direito ao prazo integral para se manifestar sobre todos os documentos. Se houve falha na entrega da integralidade dos documentos, deve ser restituído integralmente o prazo para manifestação.</p> |
| Res. PAS | Art. 19 | Alteração | <p>Art. 19 (...)</p> <p>§ 1º Quando a intimação for direcionada à pessoa jurídica, ocorrerá na pessoa do representante legal devidamente cadastrado no Sistema Eletrônico de Informação (SEI). Estando a parte representada por advogado devidamente constituído, a intimação do advogado é obrigatória e os prazos somente fluirão da intimação deste.</p> | <p>É necessário observar uma padronização das intimações e das normativas da Agência, especialmente quanto aos seus meios e destinatários. Muitas vezes a intimação feita exclusivamente por e-mail pode gerar problemas quando há ausência por férias, afastamentos, etc. A Res. 520/2019 e Portaria 3352/2018/SIA trazem padrão de intimação via SEI ao representante legal cadastrado, o que pode ser mantido para esta nova regulamentação. Quando a parte for representada por advogado, a intimação deste é obrigatória e uma garantia da defesa.</p> |
| Res. PAS | Art. 19 | Alteração | <p>Art. 19. As intimações serão consideradas válidas e efetuadas, conforme as seguintes regras:</p> <p>I - por meio de sistema eletrônico, desde que as intimações sejam entregues ao usuário do representante legal atualizado do autuado:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) na data em que for registrada a ciência; ou b) decorrido 15 (quinze) dias após a intimação eletrônica, conforme regulamentação específica; | <p>Já houve casos em que a ANAC encaminhou intimação eletrônica ao usuário que não pertencia mais ao quadro de colaboradores do regulado e a intimação foi considerada válida por decurso do prazo (15 dias). Assim, sugerimos que seja incluído o texto acima para evitar casos como este.</p> |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|--|--|
| Res. PAS | Art. 20 | Inclusão | <p>Art. 20. Do auto de infração caberá defesa no prazo de 20 (vinte) dias, contados da data da intimação válida.</p> <p>§ 1º Considerando a complexidade do caso, ou nas hipóteses em que um mesmo auto de infração tratar sobre mais de uma conduta ou, ainda, nas hipóteses em que um mesmo PAS tratar sobre mais de um auto de infração, deve se conceder dilação do prazo para apresentação da defesa, em atendimento à garantia da ampla defesa.</p> <p>§ 2º A rejeição total ou parcial do pedido de dilação de prazo formulado pela defesa deve ser fundamentada.</p> | Sugerimos que a redação deixe expressa a possibilidade de dilação de prazo para defesa em casos complexos ou quando houver mais de um auto de infração no mesmo processo ou ainda um auto de infração contendo mais de uma conduta. Isso garante a ampla defesa e contraditório ao administrado e significa maior garantia também aos agentes da ANAC evitando questionamentos sobre a validade do processo, valendo registrar que o próprio TCU possibilita dilações de prazo para as defesas perante a corte. |
| Res. PAS | Art. 23 | Alteração | <p>Art. 23. Findo o prazo para apresentação da defesa, os autos serão encaminhados para análise da área técnica e eventual instrução.</p> | <p>Após a defesa, o processo deve ser enviado para análise da área técnica competente. Após essa análise, deve ser facultada a apresentação de alegações finais somente após as quais, tendo ou não sido apresentadas, os autos serão encaminhados para decisão em primeira instância. Essa dinâmica garante o direito à ampla defesa, inclusive com a garantia da manifestação final da defesa, que deve ser assegurada à semelhança das garantias penais que, mutatis mutandis, se aplicam também ao direito administrativo sancionatório.</p> |
| Res. PAS | Art. 24 | Alteração | <p>Art. 24. O PAS encaminhado para julgamento em primeira instância deverá ser instruído com os seguintes documentos:</p> <p>I - auto de infração;</p> <p>II - relatório de ocorrência;</p> <p>III - comprovante de intimação do autuado;</p> <p>IV - defesa ou manifestação do autuado, se houver;</p> <p>V - certidão de decurso de prazo ou de juntada da defesa;</p> <p>VI – Instrução, se necessária;</p> <p>VII - Manifestação da área técnica sobre a defesa apresentada, se houver; e</p> <p>VIII - Alegações finais, em resposta à manifestação apresentada pela área técnica.</p> | <p>Sugerimos, em linha com a garantia da apresentação de alegações finais, que o processo seja encaminhado com as peças previstas no artigo e mais: eventuais provas produzidas ou justificativa de sua desnecessidade; manifestação da área técnica sobre a defesa apresentada, se houver; e Alegações finais.</p> <p>Novamente, essa linha processual é a que efetivamente garante a ampla defesa e o contraditório.</p> <p>Inclusive, sugere-se a inversão deste artigo com o próximo, por uma questão de lógica cronológica, dado que o próximo artigo trata de instrução.</p> |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|--|---|
| Res. PAS | Art. 25 | Exclusão | Art. 25 (...) § 2º - Excluído | Quaisquer análises ou manifestações de área técnica serão novos elementos e, portanto, deverão ser submetidas a manifestação do autuado, sob pena de ofensa ao devido processo legal. O § 2º deve ser excluído. Permitir o que a justificativa chama de “manifestação da área técnica baseada em elementos que constam dos autos ou que já são de conhecimento do autuado” sem que o autuado possa sobre elas se manifestar é simplesmente a produção de análise unilateral não submetida ao contraditório, o que é contrário ao ordenamento jurídico, especialmente os princípios da ampla defesa e do contraditório previstos expressamente no art. 2º da Lei 9.874/99. |
| Res. PAS | Art. 25 | Inclusão | Art. 25. (...)§5º Observado o cabimento, o autuado será intimado para, no prazo de 20 (vinte) dias, se manifestar sobre o interesse de celebração de termo de ajustamento de conduta. | Sugere-se incluir no art. 25 a previsão de que, antes da decisão, a autoridade deverá notificar o administrado quanto à possibilidade de celebração de termo de ajustamento de conduta. Entendemos que a referência à excepcionalidade da celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual, prevista no art. 40 da minuta de resolução, é contraditória com o princípio da regulação responsável, além de ir de encontro ao disposto no art. 32 da Lei nº. 13.848/2019, que expressamente autoriza as agências reguladoras a celebrarem TAC, prevendo, dessa forma, a possibilidade de uso desse instrumento de forma usual no cotidiano das entidades reguladoras, e não de forma excepcional. "Art. 32. <i>Para o cumprimento do disposto nesta Lei, as agências reguladoras são autorizadas a celebrar, com força de título executivo extrajudicial, termo de ajustamento de conduta com pessoas físicas ou jurídicas sujeitas a sua competência regulatória, aplicando-se os requisitos do art. 4º-A da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997.</i> § 1º <i>Enquanto perdurar a vigência do correspondente termo de ajustamento de conduta, ficará suspensa, em relação aos fatos que deram causa a sua celebração, a aplicação de sanções administrativas de competência da agência reguladora à pessoa física ou jurídica que o houver firmado.</i> " A possibilidade de celebração de compromissos é também prevista no art. 26 da Lindb, não se tratando, por conseguinte, de expediente a ser utilizado apenas de forma excepcional. "Art. 26. <i>Para eliminar irregularidade, incerteza jurídica ou situação contenciosa na aplicação do direito público, inclusive no caso de expedição de licença, a autoridade administrativa poderá, após oitiva do órgão jurídico e, quando for o caso, após realização de consulta pública, e presentes razões de relevante interesse geral, celebrar compromisso com os interessados, observada a legislação aplicável, o qual só produzirá efeitos a partir de sua publicação oficial.</i> " |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|---|--|
| Res. PAS | Art. 28 | Alteração | <p>Art. 28 (...)</p> <p>§ 2º A gravidade da não conformidade e o histórico e o comportamento do regulado justificam a escolha das providências sancionatórias adequadas ao caso concreto, e devem estar expressas na decisão. (...)</p> <p>§ 5º A sanção de cassação terá duração de até 5 (cinco) anos, salvo se disposto de forma diversa em regulamentação específica.</p> | <p>A justificativa para escolha da providência sancionatória deve estar expressa na decisão. (§ 2º), como manifestação da obrigatoriedade da motivação dos atos administrativos.</p> <p>A justificativa é não apenas garantia do administrado, como sem ela não se permite recorribilidade e controle da decisão.</p> <p>Além disso, deve ser previsto que a sanção de cassação terá duração de até 5 anos. (§ 3º). Da maneira redigida, não permite graduação da sanção. Ocorre que toda a mudança regulamentar está dirigida à individualização e ao sancionamento na estrita medida do necessário, de modo que deve ser facultado ao agente promover a graduação da pena e a adequação, motivada, ao caso concreto.</p> |
| Res. PAS | Art. 28 | Inclusão | | <p>Sugere-se a manutenção do procedimento de arbitramento sumário atualmente em vigor.</p> <p>Na proposta submetida à Consulta Pública, é excluído o incentivo a que o autuado concorde com a autuação antes de proferida decisão de primeira instância. O incentivo em questão é postergado para a fase recursal (conforme previsto no art. 42 da minuta), aumentando o tempo necessário para solucionar a questão e impondo o dispêndio de recursos financeiros e humanos à agência e ao autuado que podem se revelar desnecessários.</p> <p>A justificativa apresentada pela ANAC para retirada do dispositivo merece reconsideração, no nosso entender, pois, contrariamente ao alegado, não evidenciam a inadequação ou baixo custo-benefício do procedimento de arbitramento sumário.</p> <p>A ANAC afirma, por exemplo, que "os pedidos de arbitramento sumário possuem índice de pagamento de pouco menos de 60%. Com isso, mais de 40% dos casos retornam para julgamento, gerando retrabalho nas unidades de julgamento e de secretaria administrativa, além de ampliar o prazo de conclusão dos processos".</p> <p>A nosso ver, ao contrário do afirmado pela Agência, tal estatística comprova que a medida é benéfica e gera os incentivos adequados à concordância do administrado com o conteúdo do auto de infração, no momento inicial do processo, tendo em vista que, em mais da metade dos casos (quase 60% dos casos de pedidos de arbitramento sumário), as partes pagam o valor reduzido da multa, arbitrado de forma sumária, encerrando o processo administrativo em sua fase inicial.</p> <p>Além disso, mesmo nos casos de não pagamento, não haverá propriamente um retrabalho, na medida em que, no rito comum, a área autuante deverá, de toda forma, analisar a defesa apresentada pelo administrado e fundamentar a sua decisão de manutenção ou não do auto de infração. Este é um custo que a ANAC teria em qualquer caso; não é gerado pelo procedimento do arbitramento sumário. É possível, de toda forma, pensar em medidas para evitar esse tipo de</p> |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|-----------------------------------|---|
| | | | | <p>comportamento (não pagamento da multa arbitrada no rito sumário), como, por exemplo, a impossibilidade de usar esse rito durante certo período após o administrado não ter realizado o pagamento de uma multa arbitrada com base nesse procedimento.</p> <p>A ANAC também afirma que "há, ainda, indícios de uso do requerimento de arbitramento sumário como estratégia processual para adiamento da sanção". No entanto, eventual abuso por alguns não pode ser razão para se excluir medida; conforme sugerido acima, o abuso ou não pagamento pode ser endereçado com outros incentivos, como impossibilidade de negociação durante certo prazo, ou a inclusão deste fato no rol de agravantes.</p> <p>A ANAC também pondera, ao fim, que "o volume de processos sancionadores e o tempo de análise no rito ordinário reduziu consideravelmente". Mas tal redução não poderia, em alguma medida, ser atribuída justamente à existência do rito sumário?</p> |
| Res. PAS | Art. 29 | Esclarecimento | | <p>Pede-se esclarecer:</p> <p>(i) quais as diferenças entre o procedimento previsto no art. 29 e aquele de celebração de acordo ou instrumento de compromisso consensual previsto no art. 40? Sugere-se esclarecer que a previsão do art. 29 não afasta a possibilidade de o administrado celebrar TAC com a ANAC até o trânsito em julgado do caso na esfera administrativa.</p> <p>(ii) a assunção de obrigação de fazer ou não fazer pelo particular será considerada para fins de configuração de reincidência?</p> <p>Seria adequado deixar claro que o investigado pode sugerir a celebração de TAC a qualquer momento até a decisão final do caso na esfera administrativa.</p> <p>Sugere-se ainda alinhar as competências, pois o TAC está previsto como competência privativa da Diretoria Colegiada, ao passo que as obrigações de fazer e não-fazer enquanto sanções substitutivas da multa podem ser aplicadas, em princípio, por qualquer autoridade com poder decisório em processo administrativo sancionador.</p> |
| Res. PAS | Art. 38 | Alteração | Manutenção do antigo Art. 36 § 4º | <p>A alteração do termo a quo para a contagem do prazo para configuração da reincidência para a data do trânsito em julgado do processo administrativo (no lugar da data do cometimento da infração, como na resolução atualmente vigente) faz com que o particular seja prejudicado, injustificadamente, por eventual demora da agência para decidir o processo administrativo sancionador.</p> <p>Sugere-se a manutenção da redação atualmente vigente, que prevê o início da contagem do prazo da data do cometimento da infração anterior.</p> |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|---|--|
| Res. PAS | Art. 40 | Alteração | Art. 40. A ANAC, mediante critério próprio, poderá, em situações nas quais a aplicação de medidas sancionatórias possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar uma medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança na aviação civil ou implicar gravame desproporcionalmente severo ao sancionado , propor, como medida excepcional alternativa às sanções, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual. | A gravidade desproporcional de uma sanção deve, também, poder ser fundamento para justificar a transação. Deve-se, portanto, acrescentar “ou implicar gravame desproporcionalmente severo ao sancionado” ao caput, dando mais liberdade aos agentes. Além disso, a transação deve ser a regra, e não a excepcionalidade. Sancionar é que deve ser a exceção. Deve, portanto, se retirar o “excepcional” do caput. |
| Res. PAS | Art. 40 | Alteração | Art. 40. A ANAC, mediante critério de consensualismo , poderá, em situações nas quais a aplicação de medidas sancionatórias possa acarretar prejuízo à sociedade ou representar uma medida menos eficaz para incentivar a conformidade e assegurar a qualidade e segurança na aviação civil, propor, como medida excepcional e alternativa às sanções, a celebração de acordos ou outros instrumentos de compromisso consensual. | Propomos um ajuste de redação para constar que a ANAC utilize o mecanismo da transação mediante um espírito de consensualismo, não mediante critérios próprios. |
| Res. PAS | Art. 42 | Alteração | Art. 42. No caso de sanções pecuniárias, o infrator que renunciar ao direito de recorrer da decisão de primeira instância fará jus a um fator de redução de 50% (cinquenta por cento) no valor da multa aplicada. | Sugere-se aumentar o percentual para 50%, igualmente ao que ocorre nas infrações contratuais. Isso porque, a justificativa dada para a inclusão dessa prescrição é justamente substituir a previsão atual de não apresentação de defesa e arbitramento, que prevê o desconto de 50%. Não parece razoável substituir um instituto que visava diminuir a litigiosidade por outro muito prejudicial ao administrado, com benefício previsto de metade do anterior. Isso contraria a pretensão de diminuição de litigiosidade, configurando, ao contrário, verdadeiro incentivo regulatório ao confronto. Só se justificaria um incentivo de 25% na hipótese de manutenção da previsão de desconto de 50% para não apresentação de defesa, de modo que, a exemplo de outras regulamentações, o benefício para não litigar fosse diminuindo paulatinamente. |
| Res. PAS | Art. 48 | Alteração | Art. 48 (...) § 4º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado do exato alcance dessa possibilidade para que formule suas alegações antes de proferida a decisão ou desista do recurso, hipótese na qual não haverá julgamento de mérito , no prazo de 20 (vinte) dias. | A reformatio in pejus deve ser excluída por ser contrária ao ordenamento jurídico pátrio. Todavia, se mantida, ao administrado deve ser dado exato conhecimento de eventual prejuízo para que possa, além de eventualmente robustecer seu recurso, poder também desistir antes de ser prejudicado. |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|--------------|----------------------|---|--|
| Res. PAS | Art. 50 | Exclusão | Art. 50. Caberá recurso à Diretoria Colegiada, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 20 (vinte) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa. | Sugerimos um ajuste na redação do artigo para excluir a exigibilidade de valor de multa como condição da interposição do recurso. A imposição de valor mínimo de multa para recorrer fere o duplo grau de jurisdição e está em desacordo com o artigo 2º da proposta de Resolução, que prevê a aplicação dos princípios da ampla defesa e do contraditório. |
| Res. PAS | Art. 54 | Alteração | Art. 54. A admissibilidade do pedido de revisão à Diretoria Colegiada será aferida pela instância prolatora da decisão transitada em julgado e, posteriormente, validada por diretor da ANAC. | Considerando a possibilidade de apresentação de pedido de revisão com base em circunstância relevante, faz maior sentido que a própria diretoria decida sobre a relevância do fato apresentado. Assim, é importante a previsão de que um membro da diretoria valide a decisão de admissibilidade do pedido. |
| Res. PAS | Art. 58 | Esclarecimento | | Não restou claro em que hipótese haverá o redirecionamento aos sócios. As Concessionárias são sociedades de propósito específico (SPE) e não está claro quem serão considerados sócios: os administradores podem ser considerados sócios ou somente os acionistas podem ser considerados sócios? Solicitamos o esclarecimento. |
| Res. PAS | Art. 58 a 66 | Exclusão | Excluir CAPÍTULO XIII - DO PROCEDIMENTO DE REDIRECIONAMENTO AOS SÓCIOS | Tendo em vista que a multa poderá ser executada pela procuradoria federal, mediante procedimento judicial específico, caberá apenas à procuradoria, nesse contexto, requerer as medidas que entender necessárias, inclusive o redirecionamento aos sócios, se entender que pela existência de indícios que justifiquem a medida. Mais ainda, não poderá a ANAC, numa espécie de desconsideração administrativa da personalidade jurídica da empresa, atingir patrimônio de pessoa que não está sujeira aos regulamentos da própria Agência, sob pena de extrapolar sua competência de atuação. É importante que sejam mantidas as disposições constantes no próprio artigo 18 desse regulamento, que devem ser seguidas pela ANAC conforme determina a legislação. |
| Res. PAS | Art. 61 | Alteração | Art.61 (...)II - há indício de dissolução irregular ou responsabilidade pessoal dos sócios administradores, nas seguintes hipóteses, respectivamente:a) a ausência ou a irregularidade de liquidação do ativo e do passivo da empresa autorizam a instauração do procedimento de redirecionamento, salvo o disposto no art. 9º da Lei Complementar nº 123, de 2006; oub) o sócio administrador será pessoalmente responsabilizado em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade ou pela confusão patrimonial". | O art. 50 do Código Civil prevê que a desconsideração da personalidade jurídica de uma sociedade empresária para que os efeitos de determinadas obrigações sejam estendidos aos seus sócios é possível "em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade ou pela confusão patrimonial". A redação do art. 61 da proposta faz referência tão somente à "dissolução irregular" ou "responsabilidade pessoal dos sócios administradores". Subsidiariamente, caso não seja o entendimento pela exclusão do Capítulo XIII, em virtude dessa alteração, pede-se a exclusão do disposto no § 2º, que não possui fundamento no Código Civil e pode gerar margem para interpretação quanto ao que se deve entender por comunicação aos órgãos competentes. |

| DOCUMENTO | ITEM | TIPO DE CONTRIBUIÇÃO | CONTRIBUIÇÃO | JUSTIFICATIVA |
|-----------|---------|----------------------|---|---|
| Res. PAS | Art. 69 | Esclarecimento | | Não está claro o conceito de estabelecimentos. O que a ANAC está considerando como "estabelecimento"? Solicitamos a definição do conceito. |
| Res. PAS | Art. 79 | Inclusão | <p>Art. 79. Caso não seja possível a remoção dos itens apreendidos, estes deverão ser mantidos sob a custódia de responsável determinado pela ANAC como fiel depositário.</p> <p>§1º. Os custos com a remoção e a custódia dos bens apreendidos correrão à conta do respectivo titular ou explorador, ou, na sua inadimplência, da ANAC.</p> <p>§2º. O fiel depositário deverá comunicar a ANAC caso o titular ou explorador deixa de arcar com os custos correspondentes à remoção ou à custódia do bem, para que possam ser adotadas as providências cabíveis para a remoção do bem ou pagamento dos valores devidos, no prazo de, no máximo, 5 (cinco) dias contados da comunicação.</p> <p>§3º. Após o decurso do prazo previsto no parágrafo segundo, o fiel depositário poderá adotar as providências cabíveis para a cobrança dos custos incorridos junto à ANAC, inclusive mediante apresentação de pedido de reequilíbrio econômico-financeiro, se aplicável.</p> | Sugere-se a inclusão de previsão que regule a hipótese em que o titular ou explorador deixa de arcar com os custos para a remoção e custódia dos bens apreendidos, a fim de que reste claro que tais despesas não poderão ser imputadas ao responsável determinado pela ANAC como fiel depositário. |
| Res. PAS | Art. 89 | Exclusão | Excluído | Em razão dos princípios da segurança jurídica (Artigo 5º, XXXVI, da Constituição Federal e artigo 6º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro) e do impedimento ao reformatio in pejus (Artigo 5º, LX, da Constituição Federal), as normas de direito material não poderão retroagir, sob pena de ato ilegal. |

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listada.

ANEXO À CONTRIBUIÇÃO N° 27959

Carta N° 12019ANB20240527

Recife/PE, 27 de maio de 2024.

À

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Assunto: Contribuições à consulta relativa à promoção da conformidade regulatória e rito de processos administrativo sancionadora.

Ref.: Consulta Pública nº 02/2024

Processo nº 00058.036625/2023-49

Prezados (as),

A AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S/A (“ANB” ou “Concessionária”), com sede na Rua Barão de Souza Leão, 425, 19º andar, Boa Viagem, Recife/PE, CEP: 51.030-300, aqui representada na forma do seu Estatuto Social, na qualidade de concessionária do Bloco Nordeste, responsável pela execução do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2019 – Nordeste, vem por meio da presente, respeitosamente, expor e requerer conforme termos abaixo.

Cumprimentando-os (as) cordialmente, fazemos referência ao processo de Consulta Pública da proposta de resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC, e proposta de resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Assim, em atenção ao Avisos publicados no DOU em 08/03/2024 e 07/05/2024, bem como após análise da minuta proposta, vimos pela presente apresentar as contribuições desta Concessionária à mencionada proposta, as quais passaremos a elencar no quadro destacado.

Informamos que os trechos **negritados e sublinhados** são os pontos em que sugerimos alteração à redação submetida à consulta pública:

| Item da proposta com redação sugerida | Tipo de Contribuição | Contribuição |
|---|--------------------------|--|
| Art. 6º Diante da identificação de não conformidade no desempenho de atividade regulada, a ANAC <u>dará</u> | Solicitação de alteração | O procedimento de retorno à conformidade parece muito sob <u>determinação</u> de um lado, mas dentro do princípio da |

| | | |
|---|---------------------------------|---|
| <p><u>conhecimento ao autuado e iniciará procedimento com vistas a adoção das medidas para a sua correção e promoção da conformidade, quando aplicável.</u> (...)</p> <p><u>§ 2º A ANAC deverá, em conjunto com o administrado,</u> estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação.</p> | | <p>colaboração é melhor um procedimento de construção colaborativa. Por isso sugerimos alteração na redação.</p> <p>Além disso o retorno à conformidade deve ser a opção preferencial, por constituir interesse público primário, de modo que devem ficar explícitas as hipóteses em que o procedimento sancionatório será aberto diretamente, sem ser antecedido de tentativa de retorno voluntário à conformidade.</p> |
| <p>Art. 16 (...)</p> <p>§ 2º Os prazos expressos em dias contam-se <u>em dias úteis</u>.</p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>Sobre comunicações e prazo, entendemos que os prazos devem ser contados em dias úteis, como já previsto pelo CPC. Cabe registrar que os prazos para manifestação da defesa são quase irrelevantes quando considerada a duração integral do processo, de modo que não haverá prejuízo à duração razoável do processo.</p> |
| <p>Art. 20. Do auto de infração caberá defesa no prazo de 20 (vinte) dias, contados da data da intimação válida.</p> <p><u>§ 1º Considerando a complexidade do caso, ou nas hipóteses em que haja mais de um auto de infração no mesmo processo, deve se conceder dilação do prazo para apresentação da defesa, em atendimento à garantia da ampla defesa.</u></p> <p><u>§ 2º A rejeição total ou parcial do pedido de dilação de prazo formulado pela defesa deve ser excepcional e fundamentada.</u></p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>Sugerimos que a redação deixe expressa a possibilidade de dilação de prazo para defesa em casos complexos ou quando houver mais de um auto de infração no mesmo processo, o que ocorre com alguma frequência e está até mesmo previsto na minuta de ato ora em comento.</p> <p>Isso garante a ampla defesa e contraditório e significa maior garantia também aos agentes da ANAC, valendo registrar que o próprio TCU possibilita dilações de prazo para as defesas perante a corte.</p> |

| | | |
|---|---------------------------------|--|
| | | <p>Cabe registrar que a dilação de prazo não terá efeito significativo na duração total do processo, e pode ser avaliada concretamente em casos que envolvam alguma urgência.</p> |
| <p>Art. 28. O autuado poderá apresentar, antes da decisão administrativa de primeira instância, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário da multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor base da penalidade para o porte do aeroporto cominada à infração para imediato pagamento.</p> <p>§ 1º O requerimento para o arbitramento sumário da multa implicará:</p> <p>I - o reconhecimento da validade do auto de infração e a prática da infração autuada;</p> <p>II - a renúncia ao direito de litigar administrativamente em relação à infração, incluindo a renúncia ao direito de recurso;</p> <p>III - a ciência de que, em caso de inadimplemento do pagamento do valor arbitrado, o autuado será julgado sem aplicação de atenuantes ao caso;</p> <p>§ 2º O requerimento deverá ser apresentado em formulário próprio a ser definido pela ANAC, onde constarão expressamente as consequências previstas nos itens I a III do § 1º deste artigo.</p> <p>§ 3º Nos casos de convalidação com reabertura de prazo para manifestação nos termos do art. 19 desta Resolução, o requerimento para o arbitramento</p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>A necessidade de exclusão do artigo que prevê o arbitramento sumário da multa está baseada em 3 argumentos: (i) inadimplemento que gera retrabalho; (ii) indícios de uso do arbitramento como estratégia de adiamento; e (iii) na nova sistemática, o arbitramento pode não ser vantajoso ao administrado.</p> <p>As razões expostas não justificam a abolição do instituto, mas sua melhoria.</p> <p>Quanto ao inadimplemento, se o índice de pagamento se aproxima de 60% isso significa que a maioria dos autuados está de boa-fé e paga o valor arbitrado. Logo, não podem ser prejudicados pela má conduta da minoria. De outro lado, 40% de inadimplência significa que deve se dar um <i>enforcement</i> ao pagamento. A redação sugerida dos itens I a III do § 1º supra implicam nesse incentivo.</p> <p>Também eliminam o uso como estratégia de adiamento, pois o autuado expressamente renuncia ao direito de recorrer, e será expressamente cientificado disso no formulário de adesão.</p> <p>Por fim, ser ou não ser vantajoso é uma faculdade da parte, mas o fato é que atualmente a sistemática é favorável ao administrado de boa-fé, à Administração que recebe mais da metade das multas, sem dizer</p> |

sumário não será aproveitado, podendo o autuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias.

§ 4º O autuado deverá optar por apresentar a defesa ou o requerimento de arbitramento sumário de multa para cada uma das infrações apuradas no PAS, caso não discrimine o objeto de seu pedido, presumir-se-á abrangente a todas as infrações discutidas no processo.

§ 5º Na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao PAS, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do interessado.

§ 6º Deferido o requerimento de arbitramento, será efetuado lançamento próprio correspondente e o autuado será intimado para proceder ao pagamento da multa até o vencimento indicado na Guia de Recolhimento da União - GRU, que poderá ser emitida na página da ANAC na rede mundial de computadores.

§ 7º Efetuado o pagamento integral no prazo concedido, o PAS será arquivado.

§ 8º Não sendo integralmente adimplida a multa no prazo previsto no § 6º deste artigo, os seguintes efeitos serão produzidos:

I - o PAS será encaminhado à autoridade competente para julgamento em primeira

que é uma ferramenta que incentiva a colaboração, justamente o espírito da mudança em consulta pública.

Sendo assim, se propõe a manutenção do artigo e do instituto pois com ele é possível, ao mesmo tempo, reduzir a litigiosidade administrativa e judicial, com o reconhecimento da infração pelos administrados, e coibir práticas temerárias de não-pagamento de valores incontroversos.

| | | |
|---|---------------------------------|---|
| <p><u>instância sobre a aplicação das sanções cabíveis;</u></p> <p><u>II – definido o valor, o autuado será intimado para pagamento, considerando ter aberto mão do direito de recorrer nos termos do § 1º, II, deste artigo</u></p> | | |
| <p>Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica.</p> <p>(...)</p> <p>§ 3º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% e máximo de um acréscimo de 80% do valor-base de multa previsto para cada infração.</p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>Há uma clara desproporção entre os efeitos das atenuantes e das agravantes no texto proposto. Enquanto o fator redutor da multa é limitado a 80%, a multa pode triplicar em caso de aplicação de agravantes. Esta situação contraria o próprio espírito da mudança, que pretende migrar de um sistema sancionatório para um modelo responsável.</p> <p>Todavia, a redação proposta pode, contrariamente a este caminho, aumentar o valor das multas hoje existentes.</p> <p>Em valores concretos, vejamos um exemplo: uma multa de um milhão de reais poderia ser reduzida a duzentos mil reais ou aumentada a três milhões de reais gerando, na prática, uma diferença de oitocentos mil em possíveis atenuações em contraponto a um agravamento de até dois milhões de reais considerando a pena base.</p> <p>Essa diferença de impactos não se justifica.</p> <p>De outro lado, não consta dos autos justificativa expressa para adoção do percentual de 300% de agravamento, que não está expressamente analisado na AIR, tendo sido, até onde se pode analisar, simplesmente arbitrado.</p> |

| | | |
|---|---------------------------------|---|
| | | <p>Sugere-se, assim, que o limite de agravamento das multas aplicadas seja idêntico ao limite de atenuação, em atendimento ao princípio da proporcionalidade, ou seja, de no máximo um acréscimo de 80% do valor-base.</p> |
| <p>Art. 38. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração <u>de natureza idêntica</u> no período igual ou inferior a 3 (três) anos contados a partir do trânsito em julgado de decisão sancionatória anterior.</p> <p><u>§ 1º Nos casos de infrações ligadas a aeroportos, a reincidência será analisada considerando cada aeroporto individualmente.</u></p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>O artigo proposto substitui o termo “<i>de natureza idêntica</i>” constante do art. 36, § 4º da resolução atual pelo termo “<i>da mesma natureza</i>” no que se refere ao trato da reincidência. Ocorre que a mudança de texto não consta da AIR e mesmo na fundamentação e comentários à proposta tratou-se apenas de definição de marco temporal e majoração do tempo, ou seja, a mudança não foi analisada/fundamentada ao que consta dos autos.</p> <p>Demais disso, o novo texto proposto é mais amplo e pode levar a interpretações que fujam da reincidência específica, que é o espírito da norma.</p> <p>Desse modo, para aumentar a segurança jurídica e trazer mais clareza ao artigo e ao instituto, propõe-se a mudança de redação sugerida, fazendo constar que para ocorrer reincidência a nova infração tem que ter “<i>natureza idêntica</i>” como previa a norma anterior.</p> <p>Também é importante acrescentar o parágrafo primeiro com a ressalva de que no caso dos aeroportos a reincidência deve ser analisada com relação ao mesmo aeroporto, especialmente considerando as últimas concessões que</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>ocorreram em blocos de aeroportos nos quais há sítios aeroportuários em condições muito diferentes entre eles. Nesse cenário, se hipoteticamente a reincidência fosse analisada considerando a signatária do contrato de concessão e não o aeroporto individualmente, haveria um aumento da incidência de reincidência em uma hipótese em que claramente não se trata de uma reiteração no descumprimento de norma, que é realmente do que trata a reincidência. Sabe-se que a prática atual corretamente considera cada eventual infração como ligada exclusivamente ao seu aeroporto, mas o acréscimo proposto aumenta a segurança jurídica.</p> |
|--|--|---|

Em vista de todo o exposto, vimos pela presente apresentar as contribuições acima quanto ao tema, colocando-nos à disposição para continuar atuando em conjunto com V.Sas., para definição das melhores práticas e procedimentos a serem observados no tocante à regulação ressponsiva.

Sendo o que tínhamos para o momento, agradecemos a oportunidade de participação na referida Consulta, bem como renovamos os votos de elevada estima e consideração, colocando-nos inteiramente à disposição para apresentar eventuais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A.

Fernando Santiago Yus Sáenz de Cenzano
Diretor Presidente

Renata de Abreu Martins
Diretora Jurídica

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 02/2024

Propostas de (i) resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e de (ii) resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listada.

ANEXO À CONTRIBUIÇÃO N° 27960

Carta N° 12022BOAB20240527

São Paulo/SP, 27 de maio de 2024.

À
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Assunto: Contribuições à consulta relativa à promoção da conformidade regulatória e rito de processos administrativo sancionadora.

Ref.: Consulta Pública nº 02/2024

Processo nº 00058.036625/2023-49

Prezados (as),

A BLOCO DE ONZE AEROPORTOS DO BRASIL S.A (“BOAB” ou “Concessionária”), sociedade empresária inscrita no CNPJ sob n.º 48.725.405/0001-13, com sede na Alameda Santos, 1293, 4º Andar, bairro Cerqueira César, São Paulo – SP, CEP: 01.410-904, responsável pela execução do Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2023 para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco SP/MS/PA/MG, vem por meio da presente expor e requerer, conforme termos abaixo.

Cumprimentando-os (as) cordialmente, fazemos referência ao processo de Consulta Pública da proposta de resolução que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC, e proposta de resolução que dispõe infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Assim, em atenção ao Avisos publicados no DOU em 08/03/2024 e 07/05/2024, bem como após análise da minuta proposta, vimos pela presente apresentar as contribuições desta Concessionária à mencionada proposta, as quais passaremos a elencar no quadro abaixo destacado.

Informamos que os trechos **negritados e sublinhados** são os pontos em que sugerimos alteração à redação submetida à consulta pública:

| Item da proposta com redação sugerida | Tipo de Contribuição | Contribuição |
|---|-----------------------------|---|
| Art. 6º Diante da identificação de não conformidade no desempenho de atividade | Solicitação de alteração | O procedimento de retorno à conformidade parece muito sob <u>determinação de um lado, mas</u> |

| | | |
|--|---------------------------------|---|
| <p>regulada, a ANAC <u>dará conhecimento ao autuado e iniciará procedimento com vistas</u> a adoção das medidas para a sua correção e promoção da conformidade, quando aplicável.</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º A ANAC <u>deverá, em conjunto com o administrado</u>, estabelecer prazo e condições para correção de não conformidade constatada ou conceder prazo para que o regulado submeta plano de correção à aprovação.</p> | | <p>dentro do princípio da colaboração é melhor um procedimento de construção colaborativa. Por isso sugerimos alteração na redação.</p> <p>Além disso o retorno à conformidade deve ser a opção preferencial, por constituir interesse público primário, de modo que devem ficar explícitas as hipóteses em que o procedimento sancionatório será aberto diretamente, sem ser antecedido de tentativa de retorno voluntário à conformidade.</p> |
| <p>Art. 16 (...)</p> <p>§ 2º Os prazos expressos em dias contam-se <u>em dias úteis</u>.</p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>Sobre comunicações e prazo, entendemos que os prazos devem ser contados em dias úteis, como já previsto pelo CPC. Cabe registrar que os prazos para manifestação da defesa são quase irrelevantes quando considerada a duração integral do processo, de modo que não haverá prejuízo à duração razoável do processo.</p> |
| <p>Art. 20. Do auto de infração caberá defesa no prazo de 20 (vinte) dias, contados da data da intimação válida.</p> <p><u>§ 1º Considerando a complexidade do caso, ou nas hipóteses em que haja mais de um auto de infração no mesmo processo, deve se conceder dilação do prazo para apresentação da defesa, em atendimento à garantia da ampla defesa.</u></p> <p><u>§ 2º A rejeição total ou parcial do pedido de dilação de prazo</u></p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>Sugerimos que a redação deixe expressa a possibilidade de dilação de prazo para defesa em casos complexos ou quando houver mais de um auto de infração no mesmo processo, o que ocorre com alguma frequência e está até mesmo previsto na minuta de ato ora em comento.</p> <p>Isso garante a ampla defesa e contraditório e significa maior garantia também aos agentes da ANAC, valendo registrar que o próprio TCU possibilita dilações</p> |

| | | |
|--|---------------------------------|--|
| <u>formulado pela defesa deve ser excepcional e fundamentada.</u> | | <p>de prazo para as defesas perante a corte.</p> <p>Cabe registrar que a dilação de prazo não terá efeito significativo na duração total do processo, e pode ser avaliada concretamente em casos que envolvam alguma urgência.</p> |
| <p>Art. 28. O autuado poderá apresentar, antes da decisão administrativa de primeira instância, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário da multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor base da penalidade para o porte do aeroporto cominada à infração para imediato pagamento.</p> <p>§ 1º O requerimento para o arbitramento sumário da multa implicará:</p> <p>I - o reconhecimento da validade do auto de infração e a prática da infração autuada;</p> <p>II - a renúncia ao direito de litigar administrativamente em relação à infração, incluindo a renúncia ao direito de recurso;</p> <p>III – a ciência de que, em caso de inadimplemento do pagamento do valor arbitrado, o autuado será julgado sem aplicação de atenuantes ao caso;</p> <p>§ 2º O requerimento deverá ser apresentado em formulário próprio a ser definido pela ANAC, onde constarão expressamente as consequências previstas nos itens I a III do § 1º deste artigo.</p> <p>§ 3º Nos casos de convalidação com reabertura de prazo para manifestação nos termos do art.</p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>A necessidade de exclusão do artigo que prevê o arbitramento sumário da multa está baseada em 3 argumentos: (i) inadimplemento que gera retrabalho; (ii) indícios de uso do arbitramento como estratégia de adiamento; e (iii) na nova sistemática, o arbitramento pode não ser vantajoso ao administrado.</p> <p>As razões expostas não justificam a abolição do instituto, mas sua melhoria.</p> <p>Quanto ao inadimplemento, se o índice de pagamento se aproxima de 60% isso significa que a maioria dos autuados está de boa-fé e paga o valor arbitrado. Logo, não podem ser prejudicados pela má conduta da minoria. De outro lado, 40% de inadimplência significa que deve se dar um <i>enforcement</i> ao pagamento. A redação sugerida dos itens I a III do § 1º supra implicam nesse incentivo.</p> <p>Também eliminam o uso como estratégia de adiamento, pois o autuado expressamente renuncia ao direito de recorrer, e será expressamente cientificado disso no formulário de adesão.</p> <p>Por fim, ser ou não ser vantajoso é uma faculdade da parte, mas o fato é que atualmente a sistemática é favorável ao administrado de boa-fé, à</p> |

19 desta Resolução, o requerimento para o arbitramento sumário não será aproveitado, podendo o autuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias.

§ 4º O autuado deverá optar por apresentar a defesa ou o requerimento de arbitramento sumário de multa para cada uma das infrações apuradas no PAS, caso não discrimine o objeto de seu pedido, presumir-se-á abrangente a todas as infrações discutidas no processo.

§ 5º Na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao PAS, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do interessado.

§ 6º Deferido o requerimento de arbitramento, será efetuado lançamento próprio correspondente e o autuado será intimado para proceder ao pagamento da multa até o vencimento indicado na Guia de Recolhimento da União - GRU, que poderá ser emitida na página da ANAC na rede mundial de computadores.

§ 7º Efetuado o pagamento integral no prazo concedido, o PAS será arquivado.

§ 8º Não sendo integralmente adimplida a multa no prazo previsto no § 6º deste artigo, os seguintes efeitos serão produzidos:

I - o PAS será encaminhado à autoridade competente para

Administração que recebe mais da metade das multas, sem dizer que é uma ferramenta que incentiva a colaboração, justamente o espírito da mudança em consulta pública.

Sendo assim, se propõe a manutenção do artigo e do instituto pois com ele é possível, ao mesmo tempo, reduzir a litigiosidade administrativa e judicial, com o reconhecimento da infração pelos administrados, e coibir práticas temerárias de não-pagamento de valores incontroversos.

| | | |
|---|---------------------------------|--|
| <p><u> julgamento em primeira instância sobre a aplicação das sanções cabíveis;</u> <u>II – definido o valor, o autuado será intimado para pagamento, considerando ter aberto mão do direito de recorrer nos termos do § 1º, II, deste artigo</u></p> | | |
| <p>Art. 34. Na dosimetria das sanções de multa e de suspensão serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e os instrumentos de redução ou majoração previstos nesta Resolução e em norma específica.</p> <p>(...)</p> <p>§ 3º Ponderadas as circunstâncias atenuantes e agravantes, no caso concreto, e observada a coerência das decisões, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% e máximo de um acréscimo de 80% do valor-base de multa previsto para cada infração.</p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>Há uma clara desproporção entre os efeitos das atenuantes e das agravantes no texto proposto. Enquanto o fator redutor da multa é limitado a 80%, a multa pode triplicar em caso de aplicação de agravantes. Esta situação contraria o próprio espírito da mudança, que pretende migrar de um sistema sancionatório para um modelo responsável.</p> <p>Todavia, a redação proposta pode, contrariamente a este caminho, aumentar o valor das multas hoje existentes.</p> <p>Em valores concretos, vejamos um exemplo: uma multa de um milhão de reais poderia ser reduzida a duzentos mil reais ou aumentada a três milhões de reais gerando, na prática, uma diferença de oitocentos mil em possíveis atenuações em contraponto a um agravamento de até dois milhões de reais considerando a pena base.</p> <p>Essa diferença de impactos não se justifica.</p> <p>De outro lado, não consta dos autos justificativa expressa para adoção do percentual de 300% de agravamento, que não está expressamente analisado na AIR,</p> |

| | | |
|---|---------------------------------|--|
| | | <p>tendo sido, até onde se pode analisar, simplesmente arbitrado. Sugere-se, assim, que o limite de agravamento das multas aplicadas seja idêntico ao limite de atenuação, em atendimento ao princípio da proporcionalidade, ou seja, de no máximo um acréscimo de 80% do valor-base.</p> |
| <p>Art. 38. Ocorrerá reincidência quando houver o cometimento de nova infração <u>de natureza idêntica</u> no período igual ou inferior a 3 (três) anos contados a partir do trânsito em julgado de decisão sancionatória anterior.</p> <p><u>§ 1º Nos casos de infrações ligadas a aeroportos, a reincidência será analisada considerando cada aeroporto individualmente.</u></p> | <p>Solicitação de alteração</p> | <p>O artigo proposto substitui o termo “<i>de natureza idêntica</i>” constante do art. 36, § 4º da resolução atual pelo termo “<i>da mesma natureza</i>” no que se refere ao trato da reincidência. Ocorre que a mudança de texto não consta da AIR e mesmo na fundamentação e comentários à proposta tratou-se apenas de definição de marco temporal e majoração do tempo, ou seja, a mudança não foi analisada/fundamentada ao que consta dos autos.</p> <p>Demais disso, o novo texto proposto é mais amplo e pode levar a interpretações que fujam da reincidência específica, que é o espírito da norma.</p> <p>Desse modo, para aumentar a segurança jurídica e trazer mais clareza ao artigo e ao instituto, propõe-se a mudança de redação sugerida, fazendo constar que para ocorrer reincidência a nova infração tem que ter “<i>natureza idêntica</i>” como previa a norma anterior.</p> <p>Também é importante acrescentar o parágrafo primeiro com a ressalva de que no caso dos aeroportos a reincidência deve ser analisada com relação ao mesmo aeroporto,</p> |

especialmente considerando as últimas concessões que ocorreram em blocos de aeroportos nos quais há sítios aeroportuários em condições muito diferentes entre eles.

Nesse cenário, se hipoteticamente a reincidência fosse analisada considerando a signatária do contrato de concessão e não o aeroporto individualmente, haveria um aumento da incidência de reincidência em uma hipótese em que claramente não se trata de uma reiteração no descumprimento de norma, que é realmente do que trata a reincidência.

Sabe-se que a prática atual corretamente considera cada eventual infração como ligada exclusivamente ao seu aeroporto, mas o acréscimo proposto aumenta a segurança jurídica.

Em vista de todo o exposto, vimos pela presente apresentar as contribuições acima quanto ao tema, colocando-nos à disposição para continuar atuando em conjunto com V.Sas., para definição das melhores práticas e procedimentos a serem observados no tocante à regulação responsiva.

Sendo o que tínhamos para o momento, agradecemos a oportunidade de participação na referida Consulta, bem como renovamos os votos de elevada estima e consideração, colocando-nos inteiramente à disposição para apresentar eventuais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

BLOCO DE ONZE AEROPORTOS DO BRASIL S.A.

Fernando Santiago Yus Sáenz de Cenzano
Diretor Presidente

Renata de Abreu Martins
Diretora Jurídica