



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

**RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2015**

**PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO NORMATIVA PARA O PROCESSO DE OUTORGA
PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS**

Sumário

1. INTRODUÇÃO	4
2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES	5
Nome: Flavio Catoira Kauffmann	5
Nome: Jorge Kersul Filho	6
Nome: Ricardo Araujo Pedreira	7
Nome: HERBERT CARVALHO AZZI	13
Nome: CARLOS ADHEMAR CAESAR GONZAGA	14
Nome: CMTE. Robson Fabiano de Souza Stella	15
Nome: CMTE. Robson Fabiano de Souza Stella	16
Nome: CMTE. Robson Fabiano de Souza Stella	17
Nome: ANTONIO CARLOS PEREIRA ROSA	18
Nome: Emerson Viana	21
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	22
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	23
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	23
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	25
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	27
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	29
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	30
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	31
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	32
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	35
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	36
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	38
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	39
Nome: TAM Linhas Aéreas S.A	40
Nome: TAM Linhas Aéreas S.A	43
Nome: TAM Linhas Aéreas S.A	45
Nome: TAM Linhas Aéreas S.A	47
Nome: TAM Linhas Aéreas S.A	47
Nome: TAM Linhas Aéreas S.A	49
Nome: RICARDO FARIAS	50

Nome: RICARDO FARIAS.....	56
Nome: COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGISTICA DA SEAE/MF	58
Nome: Renato Covelo.....	60

1. INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 07/2015, publicado no Diário Oficial da União de 30/05/2015, Seção 3, página 04, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, resolveu submeter à audiência pública proposta de resolução que regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras.

O referido documento foi colocado à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio do endereço eletrônico geos@anac.gov.br em formulário eletrônico próprio, disponível no sítio acima indicado, até as 18 horas do dia 29 de abril de 2015.

Conforme disposto na Instrução Normativa ANAC nº 18, de 17/2/2009, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

Art. 1º A audiência pública, realizada para dar subsídios ao processo decisório que implique efetiva afetação de direitos dos agentes econômicos do setor de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária ou dos consumidores e demais interessados da sociedade, decorrente de ato administrativo ou de anteprojeto de lei proposto pela ANAC, será convocada pelo Diretor-Presidente, após deliberação da Diretoria da Agência.

(...)

§ 5º A audiência pública, com sessão presencial ou apenas por intercâmbio documental, tem por objetivos:

I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;

II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;

III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública;

IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

Este relatório contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos definidos no Aviso de Audiência Pública nº 07/2015.

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Flavio Catoira Kauffmann
Organização: Space Publicidade Aerea Ltda.
CONTRIBUIÇÃO Nº 1
<u>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</u> Art. 3o As empresas de serviços aéreos públicos devem adotar a principal atividade aérea que se propõem a explorar em seu nome empresarial e fazer constar todas as atividades aéreas pretendidas em seu objeto social.
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão</u> Art. 3o As empresas de serviços aéreos públicos devem fazer constar todas as atividades aéreas pretendidas em seu objeto social.
<u>Justificativa</u> A inclusão de uma das atividades aéreas no nome empresarial cria uma série de problemas quando a empresa atua em mais de uma área, obrigando na maioria dos casos ao uso de um nome fantasia. Desse modo, parece-me desnecessária tal obrigação.
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição.</p> <p>Informa-se que a presença da atividade aéreo no nome empresarial auxilia a Agência a exercer sua atividade fiscalizatória na medida em que facilita a identificação do universo das empresas exploradoras de serviços aéreos públicos. A adoção da atividade aérea no nome empresarial é útil, principalmente, quando a Agência lida com bancos de dados de outros órgãos (Receita Federal, Juntas Comerciais, prefeituras, etc.).</p> <p>Assim, a opção regulatória adotada revela a preocupação da Agência em fortalecer meios que subsidiem a fiscalização dos entes regulados.</p> <p>Ademais, importante consignar que o aspecto que a norma proposta busca resguardar também é previsto pela legislação federal, como, por exemplo, na Lei nº 10.406/2002 – Novo Código Civil:</p> <p><i>Art. 1.158. Pode a sociedade limitada adotar firma ou denominação, integradas pela palavra final "limitada" ou a sua abreviatura.</i></p> <p>(...)</p> <p>§ 2o <u>A denominação deve designar o objeto da sociedade</u>, sendo permitido nela figurar o nome de um ou mais sócios.</p> <p><i>Art. 1.160. <u>A sociedade anônima opera sob denominação designativa do objeto social, integrada pelas expressões "sociedade anônima" ou "companhia", por extenso ou abreviadamente.</u></i></p> <p style="text-align: right;"><u>(grifamos)</u></p>

Importante frisar, por fim, que a norma proposta não restringe a utilização de denominações genéricas, desde que suficientes para identificar o serviço aéreo explorado, tais como “Serviços Aéreos Especializados”, “Transportes Aéreos”, “Táxi Aéreo”, “Aerotáxi”, dentre outras.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge Kersul Filho

Organização: Piloto

CONTRIBUIÇÃO Nº 2

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível. Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Parágrafo Primeiro. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável. Parágrafo Segundo. Aeronaves experimentais acrobáticas poderão ser utilizadas pelas SAE nas atividades de aerodemonstração..

Justificativa

A quase inexistência de aeronaves homologadas acrobáticas no mercado levaram as aeronaves experimentais deste segmento a serem as mais empregadas em todo o mundo nas atividades de aerodemonstração. As aeronaves experimentais acrobáticas são, hoje, as mais utilizadas em demonstrações aéreas e também na instrução de acrobacias. Limitar a sua utilização é restringir severamente as demonstrações em eventos aeronáuticos, grandes incentivadores da aviação brasileira, fomentadores da formação de novos pilotos tão necessários a modal aéreo de transporte.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

De início, cumpre-se enfatizar que a norma proposta tem como objetivo regular o processo de outorga de serviços aéreos públicos. Nesse sentido, convém esclarecer que aspectos relativos aos requisitos para a operação de aeronaves e aos tipos de operação que podem ser conduzidos por cada operador são estabelecidos em regulamentos próprios da Agência, mormente os Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica – RBHA e Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC.

A reflexão é proveitosa. Visualiza-se que a regra estabelecida (necessidade de determinada característica de aeronave) está fora de contexto em uma norma que regulamenta o processo de outorga para a prestação de serviço aéreo público. A necessidade de homologação da aeronave, assim como outros aspectos técnico-operacionais, deve ser apurada no bojo das demais normas sobre o assunto.

A questão torna-se mais evidente em face à possibilidade de exploração de serviços aéreos especializados não previstos expressamente pela regulamentação (aqueles enquadrados como “outros” pela proposta de Resolução e previstos no art. 201, VIII, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 – CBA). Naturalmente, não há categoria de registro de aeronave correspondente a um serviço que não está expressamente previsto.

Não há que se falar aqui em determinar que aeronaves experimentais acrobáticas possam ser utilizadas em serviços aéreos especializados na atividade de aerodemonstração e, muito menos, há que se proibir, **nessa norma**, tal utilização, simplesmente porque os requisitos para operação de aeronaves não são objeto do presente normativo.

Assim, com o intuito de harmonizar o conteúdo material do normativo proposto, foi consignada nova redação ao artigo 9º conforme segue:

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido e ter concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando exigível.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Araujo Pedreira

Organização: Connect Taxi Aéreo Ltda.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 4º Para a exploração de serviço aéreo público, o interessado deve: I - obter prévia aprovação de seu ato constitutivo e/ou modificação junto à ANAC e comprovar seu arquivamento na Junta Comercial competente; II - concluir o processo de homologação e certificação, quando exigível, de acordo com os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil aplicáveis; e III - obter outorga de concessão ou de autorização, conforme aplicável. Parágrafo único. A exploração do serviço aéreo público só pode ser iniciada após a conclusão de todas as fases dos incisos anteriores. Seção I Da prévia aprovação de atos constitutivos e suas modificações

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

§ 3º Caso ulteriormente se verifique que o ato aprovado na forma do parágrafo anterior foi arquivado na Junta Comercial em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada. Art. 6º A empresa deve apresentar cópia do ato aprovado constando o registro de arquivamento no Registro do Comércio no prazo de 3 (três) meses, a contar do recebimento de manifestação expressa da ANAC que informe sobre a aprovação ou da data da presunção de aprovação nos termos do art. 5º, §2º. § 1º A empresa deve fornecer e manter atualizado o endereço para recebimento de notificações, citações ou qualquer outro tipo de correspondência sempre que este for diferente da sede constante do último ato constitutivo arquivado na Junta Comercial e apresentado à ANAC. § 2º Caso haja desistência no arquivamento do ato aprovado, a empresa deve se manifestar no mesmo prazo do caput. § 3º Quando se tratar de aprovação de ato constitutivo, a empresa deve apresentar, no mesmo prazo do caput, o Comprovante de Inscrição de Situação Cadastral no CNPJ. Art. 7º A solicitação de prévia aprovação de ato constitutivo ou modificação deve ser realizada da forma estabelecida pela ANAC.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 4º Para a exploração de serviço aéreo público, o interessado deve: I - obter a Portaria Jurídica de Funcionamento junto à ANAC e comprovar seu arquivamento na Junta Comercial competente; II - concluir o processo de homologação e certificação, quando exigível, de acordo com os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil aplicáveis; e III - obter outorga de concessão ou de autorização, conforme aplicável. Parágrafo único. A exploração do serviço aéreo público só pode ser iniciada após a conclusão de todas as fases do processo de homologação salvo no exposto 2 deste artigo. Seção I Da prévia aprovação de atos constitutivos e suas modificações.

§2º Salvo nos casos em que as análises ultrapassarem 180 dias corridos do início do processo de certificação da empresa, será concedida uma licença de operação provisória por 180 dias, onde a empresa terá o direito de operar enquanto aguarda a aprovação dos seus manuais. Para isto a empresa deverá estar na fase 3, com os seguinte manuais aprovados/aceitos:

MGSO, Programa de Treinamento e

Art. 5º As empresas que desejarem se tornar uma empresa de serviços aéreos especializados, taxi aéreo ou transporte aéreo regular deverão ter seus atos constitutivos apresentados ao Registro de Comércio, bem como suas modificações e após sua constituição deverão apresentar os atos e cartão de CNPJ para emissão da portaria jurídica.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro

na Junta Comercial diretamente e após a sua conclusão deverão ser enviadas a ANAC, apenas para ciência da mesmo.

§ 1º A empresa deve fornecer e manter atualizado o endereço para recebimento de notificações, citações ou qualquer outro tipo de correspondência sempre que este for diferente da sede constante do último ato constitutivo arquivado na Junta Comercial e apresentado à ANAC. § 2º Caso haja desistência no arquivamento do ato aprovado, a empresa deve se manifestar no mesmo prazo do caput. § 3º Quando se tratar de aprovação de ato constitutivo, a empresa deve apresentar, no mesmo prazo do caput, o Comprovante de Inscrição de Situação Cadastral no CNPJ.

Art. 7º A solicitação de ato constitutivo ou modificação deve ser realizada de forma a observar a regulamentação estabelecida pela ANAC.

Justificativa

A Razão de estar modificando o artigo 4 é simples, no meu caso por exemplo estou preste a perder um contrato de 100 mil reais mensais por conta da demora na análise dos manuais, estou na fase 3 e faltam 3 manuais a serem analisados e todos os 3 encontram-se encima da mesa parado esperando a análise, não acho justo uma empresa, o empresário e seus funcionários pagarem pelos erros dos outros, não há como uma empresa sobreviver 24 meses sem gerar qualquer renda, isso é totalmente inconcebível e impensado, inclusive em outros países como os Estados Unidos tem sido feito desta forma como foi supracitado no parágrafo §2º, eles começam o processo de certificação para abrir a empresa na Junta comercial e no mesmo dia você já tem a autorização de funcionamento jurídico, quase que imediato, logo após seguem a homologação com a elaboração dos manuais e inspeção, lá este processo todo leva cerca de 2 meses, quando há muitas exigências 3 meses. Estamos muito longe do aceitável, mas podemos começar com este pequeno passo para melhorar.

Sou contra toda essa burocracia onde não acrescenta e nem regula, só traz prejuízos as nossas empresas de tempo e dinheiro, e ainda ficamos a mercê de tomarmos multas pelas próprias burocracias e acréscimo de tempo. Tem-se falado em desburocratizar mas estou que ainda está meio confuso esta discussão, não mudaram em nada a portaria, apenas trocaram de lugar, e aquelas justificativas expostas?? O exposto está certo EM TUDO, repito em tudo, tem que acabar com as fases iniciais e finais de Outorgas, tem que ter um processo mais transparente e mais ágil. Vamos fazer algo a cara de uma Agência reguladora ao que deve ser para o Brasil, consideremos a própria justificativa de vocês na AP 07/2015: ii) Supressão da fase relativa à Autorização para Funcionamento Jurídico e do requisito econômico para a outorga de serviços aéreos públicos. Com isso o processo que hoje leva em média 2 anos para constituir uma taxi aéreo ou empresa aérea, cairia para pelo menos 1 ano e 6 meses, é muito significativo. Dividam-se o processo de certificação tem três fases:

- 1) Autorização para Funcionamento Jurídico da empresa;
- 2) Certificação Operacional e
- 3) Outorga da Autorização/Concessão.

Capital social: Não há motivos para nos dias atuais se colocar mínimo absurdo de capital social, isto não garante a vida da empresa e não há regulação, posso por 200 mil na empresa hoje, e amanhã após integralizado eu compro uma casa por exemplo, o próprio processo de certificação que é chato, demorado e trabalhoso já faz o filtro daqueles que querem operar. As vezes isto está

deixando de gerar renda, empregos, empresas que por exemplo poderiam ser constituídas com um monomotor de 4 lugares para panorâmicos e não vão fazer porque se pede um mínimo absurdo de capital social sem finalidade.

Escrita: A escrita deve ser para o povo e do povo, existem partes que parecem que foram traduzidas ou mal interpretadas não deixam claro, parece que transportaram apenas da portaria e colaram aqui, não é este o intuito.

Objetivo: Acredito que o objetivo é que a aviação seja fomentada né e não desmotivada, além do prejuízo causado a agência por processos sem finalidade ou que não resultaram empresas, reforço a tese do meu querido Agostinho Moura dos Santos, que nos representou perfeitamente, me senti ali naquelas palavras, explicações e no ensejo de melhorar realmente o mercado e o setor de outorgas, vi seu empenho e sua habilidade no trabalho de lida com a regulamentação, as leis e com os bons resultados, mostrou compromisso com a gente realmente, vejo alguns servidores que são assim e se destacam porém são freados pela velha e ultrapassada regulamentação.

O meu objetivo é crescer cada dia mais na aviação, mas existem barreiras como a perda de tempo nas idas e vindas para a ANAC que nos impedem de crescer e gerar mais renda para os Brasileiros e para nós mesmos.

Eu Cmte. Ricardo Araujo Pedreira, reforço a tese do nosso querido Inspetor de Av. Civil Agostinho Moura dos Santos em todos os aspectos e peço uma leitura as sugestões neste documentos, feitas em anos de pesquisas e na experiência que temos com a regulamentação e no trato do dia-a-dia com a nossa empresa e na constituição de novas empresas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A contribuição sugere:

- Alteração do inciso I do parágrafo 4º para prever a emissão de Autorização para Funcionamento Jurídico como a primeira fase do processo de outorga para a prestação de serviços aéreos públicos.

Para efeitos de contextualização, convém retomar os procedimentos atualmente previstos pela regulamentação para a outorga de serviços aéreos públicos. De uma maneira geral, o procedimento prevê a obtenção de Autorização para Funcionamento Jurídico, conclusão satisfatória do processo de certificação e obtenção de Autorização para Operar ou Concessão.

A autorização para funcionamento jurídico é o ato que autoriza a empresa a se constituir como empresa de serviço aéreo público. Essa autorização **não autoriza a empresa a explorar serviço aéreo público** e tem como principal inspiração legal verificar a aderência da empresa pleiteante aos preceitos relativos à participação de estrangeiros no capital social e na direção/administração de empresas exploradoras de serviços aéreos públicos, conforme estabelece o CBA.

De outra parte, os estudos realizados pela ANAC identificaram que a supressão da Autorização para Funcionamento Jurídico pode contribuir para a criação de uma regulação mais eficaz. Dentre outros aspectos, verificou-se que o horizonte temporal atribuído à Autorização para

Funcionamento Jurídico gera diversos aspectos indesejados no processo de outorga para a prestação de serviços aéreos públicos, como, por exemplo, a necessidade de emissão de mais de uma Autorização para Funcionamento Jurídico até que o interessado reúna as condições necessárias à outorga do serviço pretendido.

Assim, a supressão da fase relativa à Autorização para Funcionamento Jurídico alinha-se com demais iniciativas da ANAC no sentido de reduzir a burocracia necessária à exploração de serviços aéreos públicos, atendendo, inclusive, aos anseios expressamente manifestados pela contribuição ora comentada.

- Inclusão de parágrafo segundo ao artigo 4º com o objetivo de prever a possibilidade de outorga provisória, por prazo de 180 dias, caso o processo de certificação da empresa se estenda por mais de 180 dias, mediante determinados critérios.

Para o processo de outorga para a prestação de serviços aéreos, o requerente deve demonstrar plena aptidão para o exercício da atividade pretendida, principalmente no que diz respeito aos padrões de segurança operacional exigidos. Vislumbra-se que o interesse público tutelado pela Agência, sintetizado em sua missão institucional de garantir a todos os brasileiros a **segurança e a excelência da aviação civil**, não é compatível com a outorga de serviços aéreos públicos para empresas que não demonstraram a plena capacidade de operar dentro dos padrões de segurança demandados.

- Alteração do artigo 7º para deixar de prever que os pedidos de prévia aprovação de ato constitutivo ou modificação devem ser realizados de acordo com forma estabelecida pela ANAC.

Conforme apontado na justificativa para o processo de revisão ora em curso (item 2.1.9 e 2.1.10), os normativos atualmente existentes não possuem clareza suficiente para prover as orientações necessárias ao usuário interessado em constituir empresas para exploração de serviços aéreos no Brasil.

A falta de especificação e organização das informações existentes contribui para que, de forma recorrente, análises de solicitações fiquem sobrestadas até o cumprimento de exigências de formalidades, o que gera demasiadas interrupções, aumentando o prazo total de análise, se configurando em barreira à entrada de novas empresas aéreas e em empecilho ao desenvolvimento das atividades das empresas já atuantes.

Nesse sentido, o estabelecimento de formulário padronizado para a apresentação de atos para a prévia aprovação da ANAC tem potencial para contribuir para a correta instrução dos pedidos e conseqüente maior celeridade das análises.

Convém mencionar, ainda, a obrigação imposta pela Lei nº 9.784/1999 no sentido de que deverão ser elaborados modelos ou formulários padronizados para assuntos que importem em pretensões equivalentes, conforme constante no art. 7º da mencionada lei:

“Art. 7º Os órgãos e entidades administrativas deverão elaborar modelos ou formulários padronizados para assuntos que importem pretensões equivalentes.”

- Alteração da redação do artigo 5º para estabelecer que os atos constitutivos das empresas de serviços aéreos públicos devem ser apresentados para arquivamento no Registro do Comércio e, após o registro e obtenção de CNPJ, devem ser remetidos à ANAC para emissão de portaria jurídica. Prevê, ainda, que determinados atos devem ser arquivados no Registro do Comércio e remetidos à ANAC somente para ciência.

Tendo em vista, que os artigos. 181 e 182 do CBA da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 – CBA cuidam de estabelecer restrições quanto à participação de estrangeiros no capital social votante, quanto à nacionalidade dos diretores e quanto à localização da sede das empresas reguladas, qualquer alteração nesses aspectos somente pode se aperfeiçoar com a manifestação expressa e prévia dessa Agência. No que diz respeito à sede, note-se que a empresa nacional sempre terá sua sede no Brasil.

A competência da ANAC estabelecida para averiguar a aderência dos atos constitutivos das empresas reguladas às normas atinentes ao direito aeronáutico deve ser exercida em consonância com as funções do Registro do Comércio.

Registre-se, ainda, que a aprovação por parte da Agência não garante eficácia aos atos societários. Para tanto, é imprescindível que o ato aprovado pela ANAC seja submetido a novo crivo por parte da Junta Comercial para passar a ter eficácia plena.

Nesse ponto, é importante consignar que a aprovação do ato por parte da ANAC não garante a sua aceitação por parte da Junta Comercial, exatamente porque a análise levada a cabo pela Junta Comercial contempla aspectos que são comuns a todas as entidades sujeitas a registro e não apenas os aspectos regulatórios observados pela ANAC.

Assim, o estabelecimento de rotina que elimine o retrabalho efetuado por dois órgãos (ANAC e Juntas Comerciais) irá permitir que a Agência concentre seus recursos para a análise daqueles atos que, de fato, tem potencial de interferir nos aspectos que devem ser salvaguardados por esta Agência.

No presente caso, significa assinalar que o registro daquelas alterações contratuais/estatutárias que não digam respeito aos aspectos regulatórios que são próprios do setor aéreo poderá ser realizado na respectiva Junta Comercial, com obrigação de apresentação à Autoridade Reguladora do registro devidamente efetivado.

Essencial ressaltar que o mesmo tratamento não será dispensado às alterações de atos que digam respeito aos aspectos que devem ser observados por todas as empresas prestadoras de serviços aéreos, visto que as alterações que versem sobre a alteração composição societária, direção, sede devem ter expresso e prévio consentimento da ANAC para serem levados a registro. Igual tratamento será dispensado a outros assuntos que contem conteúdos de vital relevância para a regulação exercida pela ANAC, a saber aqueles que versam sobre transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão ou inclusão de atividade aérea do objetivo social ou do nome empresarial.

Importante pontuar que, na hipótese de ser verificado posteriormente que o ato levado a registro não se coaduna com as leis pertinentes, o ato que pode ter seus efeitos lesivos sanados pelo próprio administrado (por meio de registro de novo ato que leve sua situação jurídica ao *status quo* anterior ou ajuste de sua situação às previsões legais aplicáveis).

Ademais, a administração pode (e deve) extinguir a outorga concedida quando verificar o descumprimento dos requisitos legais inerentes às autorizações e concessões outorgadas aos regulados que não se reenquadrem aos preceitos legais.

Pelo exposto, a norma proposta passa a incorporar o conceito sugerido pela contribuição em apreço, incorporando as especificidades comentadas acima. Assim, consignou-se nova redação ao artigo 5º conforme segue:

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão ou cisão presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro diretamente no Registro do Comércio.

§ 3º Os atos societários registrados no Registro do Comércio descritos no § 2º acima devem ser encaminhados para conhecimento e fiscalização da ANAC em até 30 (trinta) dias após o efetivo registro no Registro do Comércio.

§ 4º Caso ulteriormente se verifique que o ato descrito no § 2º foi registrado no Registro do Comércio em desacordo com dispositivo legal, será instaurado processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: HERBERT CARVALHO AZZI

Organização: Piloto

CONTRIBUIÇÃO Nº 4

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível. Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Parágrafo Primeiro. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável. Parágrafo Segundo. Aeronaves experimentais acrobáticas poderão ser utilizadas pelas SAE nas atividades de aerodemonstração..

Justificativa

A quase inexistência de aeronaves homologadas acrobáticas no mercado levaram as aeronaves experimentais deste segmento a serem as mais empregadas em todo o mundo nas atividades de aerodemonstração. As aeronaves experimentais acrobáticas são, hoje, as mais utilizadas em demonstrações aéreas e também na instrução de acrobacias. Limitar a sua utilização é

restringir severamente as demonstrações em eventos aeronáuticos, grandes incentivadores da aviação brasileira, fomentadores da formação de novos pilotos tão necessários a modal aéreo de transporte.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A análise da contribuição número 02 resultou em nova redação do artigo 5º que contempla a ideia sugerida pela manifestação ora em análise, conforme reproduz-se:

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido e ter concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando exigível.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CARLOS ADHEMAR CAESAR GONZAGA

Organização: Piloto

CONTRIBUIÇÃO Nº 5

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível. Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Parágrafo Primeiro. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável. Parágrafo Segundo. Aeronaves experimentais acrobáticas poderão ser utilizadas pelas SAE nas atividades de aerodemonstração..

Justificativa

A quase inexistência de aeronaves homologadas acrobáticas no mercado levaram as aeronaves experimentais deste segmento a serem as mais empregadas em todo o mundo nas atividades de

aerodemonstração. As aeronaves experimentais acrobáticas são, hoje, as mais utilizadas em demonstrações aéreas e também na instrução de acrobacias. Limitar a sua utilização é restringir severamente as demonstrações em eventos aeronáuticos, grandes incentivadores da aviação brasileira, fomentadores da formação de novos pilotos tão necessários a modal aéreo de transporte.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A análise da contribuição número 02 resultou em nova redação do artigo 5º que contempla a ideia sugerida pela manifestação ora em análise, conforme reproduz-se:

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido e ter concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando exigível.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CMTE. Robson Fabiano de Souza Stella

Organização: GST LOG SAE – Serviços aéreos especializados

CONTRIBUIÇÃO Nº 6

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

SEÇÃO II- Da Homologação e da Certificação

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Há necessidade em esclarecer quanto a necessidade de vistoria em aeronave para mudança de categoria, qual pretende se agregar as empresas sejam elas de taxi aéreo ou SAE, pois tal ato é ao meu ver um grande empecilho para o avanço da aviação de asas rotativas e empresa atue no Brasil. Principalmente para empresas baseadas ou com Base operantiva em locais distantes de um país de tamanha extensão como o Brasil, principalmente considerando as dificuldades e capacidade da Anac para tal cumprimento de uma exigência feita pela própria instituição, ou seja, não há que se obrigar o cumprimento de tal exigência se isso depende de vistoria da própria Anac qual não possa suprir.

Justificativa

Como operador de empresas de taxi aéreo não regular, empresa SAE, escola de aviação, diretor de hangares e piloto de vários setores da aviação de asas rotativas com experiência de quase 20 anos de aviação, sempre barramos na dificuldade de se realizar uma vistoria qual

julgo desnecessária, pois basta-se a aeronave estar em dia com as condições aeronavegáveis e em ordem junto ao RAB, piloto devidamente habilitado e agregado a tal empresa, sendo de plena responsabilidade operacional daquela instituição inclusive com suas manutenções criteriosamente em dia comprovadamente, não vejo logica em nova vistoria para mudança de categoria, basta-se alteração no sistema do rab para nova categoria qual deverá cumprir as legislações correlatas. Tal fator iria e muito facilitar e desburocratizar a aviação de atividades não regulares como empresas SAE e Taxis Aéreos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a norma colocada em discussão não aborda aspectos relativos aos procedimentos para a alteração de categoria de aeronave.

A contribuição foi encaminhada para apreciação das áreas técnicas da Agência responsáveis pelos procedimentos para a alteração de categoria de aeronave.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CMTE. Robson Fabiano de Souza Stella

Organização: GST LOG SAE – Serviços aéreos especializados

CONTRIBUIÇÃO Nº 7

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Tabela de serviços Autorizados a empresas SAE (serviço aéreo especializado)

Texto sugerido para alteração ou inclusão

- *Serviços de busca, localização, resgate e salvamento*
- *Fiscalização e Combate a Crimes Ambientais*
- *Combate a Incêndio e apoio as atividades de Defesa Civil*

Justificativa

Tais atividades referem-se a atuações estritamente técnicas e que exijam a atuação através de equipes especializadas a bordo, da mesma forma que se aplica a atividade de combate a incêndio, pois tais atuações visam a salvaguarda da vida humana acima de tudo, sendo estas atividades grande atrativo a empresas SAE onde já existem restrições de funcionamento ao mercado, podendo inclusive empresas com tais atividades, prestarem serviços a órgãos públicos além de dar apoio as aeronaves de segurança pública e defesa civil subparte K da regulação específica, podendo abrir portas para empresas do tipo OSCIP (Organizações da sociedade civil de interesse público), sendo tais medidas colaborativas a uma excelente malha de atuação em beneficio a toda a população, sem dizer no atrativo financeiro para empresas privadas que terão maior leque de serviços oferecidos. Basta estas empresas candidatas e seus pilotos, comprovarem suas habilidades e capacitações técnicas para tais funções.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a pretensão de exploração de qualquer Serviço Aéreo Público Especializado não listado expressamente na Tabela de Serviços Aéreos Públicos está devidamente contemplada pelo item 1.2.12 da mencionada que Tabela, que classifica como “outra” qualquer modalidade de serviço aéreo especializado não especificada pelos outros itens, buscando contemplar os serviços aéreos constantes do artigo 201, VII, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

Para tanto, o requerente deverá demonstrar os padrões de segurança operacional necessários à área de segurança operacional da Agência, a serem verificados conforme a atividade que se pretende explorar, além de atender aos demais requisitos aplicáveis aos serviços aéreos públicos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CMTE. Robson Fabiano de Souza Stella

Organização: GST LOG SAE – Serviços aéreos especializados

CONTRIBUIÇÃO Nº 8

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Anexo 1 – Tabela de serviços Aéreos Públicos

Texto sugerido para alteração ou inclusão

- Voos panorâmicos (de acordo com exigências regulamentais).

Justificativa

Creio na inclusão desta atividade a empresas SAE e não empresas de Taxi Aéreo, sendo que tal atividade quase sempre é realizada de forma clandestina através de aeronaves TPP, porém devido a inviabilidade de se manter uma empresa de taxi aéreo para tal fim, bem como o desinteresse em empresas de taxi aéreo realizar tal atividades, sendo poucas empresas que as explora.

A atividade de voos panorâmicos é indiscutivelmente uma atividade realizada em diversas partes do mundo qual contribui e muito para o bom desenvolvimento da aviação no Brasil, principalmente de asas rotativas. Os voos panorâmicos poderiam ser regulados como por exemplo com tempo não maior de 20 minutos, qual o caracterizaria e o diferenciaria de atividades de taxis aéreos por exemplo, sem falar na necessidade de previa autorização com fotos e análise de segurança, além de obrigar ter equipe técnica de terra com treinamento específico e equipamentos de segurança e brigada de incêndio. O voo panorâmico é hoje uma excelente fonte de renda para pequenas empresas aéreas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Nos termos do artigo 175 da Lei nº 7.565/1985, os serviços aéreos públicos compreendem i) os serviços aéreos especializados públicos, e ii) os serviços de transporte aéreo

público. Os serviços aéreos especializados, por sua vez, estão estabelecidos no artigo 201 do CBA, o qual, dentre outros, estabeleceu que também são considerados serviços aéreos públicos especializados as modalidades remuneradas, desde que distintas do transporte público.

Verifica-se, pois, que o serviço de voo panorâmico, por se constituir em atividade que é executada com a presença de passageiro a bordo, não se acomoda com classificação diversa do serviço de transporte aéreo público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: ANTONIO CARLOS PEREIRA ROSA

Organização: Individual

CONTRIBUIÇÃO Nº 9

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Constatações:

Verifica-se que uma das ações de simplificação do processo de obtenção da outorga, passa pela eliminação dos procedimentos de emissão da Portaria de Funcionamento Jurídico.

De acordo com a Portaria nº 536-GC5/1999, a emissão da Portaria em questão, significava um instrumento concreto de comprovação perante o Sistema de Aviação Civil e/ou outros setores interessados, da legitimação da aprovação dos Atos Constitutivos da futura empresa.

A Minuta de Resolução em Audiência prevê no seu Art. 4º, Inciso I, que a prévia aprovação e legitimação dos Atos Constitutivos, do ponto de vista da ANAC, ocorrerão através da comprovação do Arquivamento na Junta Comercial competente.

Regulações relacionadas:

Verifica-se também que no Art. 4º, Inciso II, está contemplada a conclusão do processo de homologação e certificação, de acordo com o RBAC aplicável.

O REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 119 EMENDA nº 01, que trata da CERTIFICAÇÃO: OPERADORES REGULARES E NÃO REGULARES, SUBPARTE C - CERTIFICAÇÃO, ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES CONDUZIDAS SEGUNDO OS RBAC 121 E 135, prevê entre outras coisas o que segue:

“Item 119.36 - Requisitos econômicos, financeiros e jurídicos. Todos os operadores

(a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da autorização jurídica de funcionamento de uma empresa de transporte aéreo são estabelecidos em normas específicas da Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) da ANAC. A ANAC requer que seja demonstrado haver capital suficiente para fazer frente aos custos já gerados ou a serem gerados pela execução dos programas de treinamento e de manutenção aprovados, incluindo os custos operacionais previstos, sempre considerando uma reserva para contingências, visando determinar a saúde financeira do requerente.”

Por sua vez, a INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS 119-001 Revisão C, que regulamenta o processo de certificação de empresa de transporte aéreo, prevê no seu OBJETIVO oferecer a uma organização que opere ou pretenda operar sob os RBAC 121 ou RBAC 135 em operações domésticas, de bandeira, suplementares, complementares e/ou sob demanda, um método de cumprimento para que obtenha, altere, suspenda, solicite revogação de uma suspensão ou solicite a revogação de um Certificado de Operador Aéreo (COA) e/ou Especificações Operativas (EO), de acordo com os requisitos estabelecidos pelo RBAC 119.

Esta mesma Instrução Suplementar, no seu Capítulo 5. PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO – 1 Aplicabilidade – Capítulo 5.5 Fases do processo de certificação Descrição do processo de certificação, prevê o seguinte:

Subitem 5.5.2.6 Cópias de documentos de comprovação de compra, leasing, contratos e cartas de intenção - 5.5.2.6.1 Estes documentos devem prover evidência objetiva de que a organização requerente tem condições de conduzir com segurança as operações propostas, em instalações adequadas, com serviços operacionais de apoio apropriadamente contratados, etc., levando-se em conta o nível de complexidade dessas operações.

Já o subitem 5.5.2.6.2, diz que para a fase 2 do processo de certificação, todos os contratos formais, cartas de intenção ou outros documentos demonstrando acordos já firmados devem ser apresentados. Até o início da fase 4, todos os contratos formais devem ser apresentados. Alguns exemplos de equipamentos e serviços que devem ter comprovação por documentos deste tipo são os seguintes:

Alínea j) áreas e edificações necessárias às operações

O subitem 5.5.5.2.7 prevê a Cópia da portaria de autorização para funcionamento jurídico, dizendo que este anexo deve comprovar que uma organização tem autorização jurídica da ANAC para estabelecer-se como uma empresa de transporte aéreo e, portanto, tem condições de solicitar um COA.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Sugestões:

a) Adequação da Regulação Relacionada

Entendo que trato dos do RBAC 119, bem como, a IS 119, a Audiência Pública em apreço deve contemplar também a atualização das regulações citadas, no que concerne à apresentação da Portaria de Funcionamento Jurídico, visando adequá-las aos mandamentos incluídos no novo Processo de Obtenção da Outorga de Concessão ou Autorização, que eliminou a promulgação deste instrumento.

Ainda em consideração ao RBAC e IS, os mesmos determinam que as futuras empresas devem contar com:

- áreas e edificações necessárias às operações, ou seja, instalações adequadas, com serviços operacionais de apoio apropriadamente contratadas.

Neste momento entram os Operadores de Aeródromos, elos do sistema que disponibilizam a infraestrutura necessária viabilização das atividades das empresas aéreas.

Atualmente, a empresa coloca para o Operador de Aeródromo, que de acordo com a solicitação da ANAC (RBAC 119 IS 119), o processo de Certificação recomenda a contratação de instalações edificadas.

Operador de Aeródromo tem como comprovação do processo de constituição da empresa os seguintes instrumentos:

1- Relatório de Reunião de Orientação Prévia – ROP (Subitem - 5.5.1.2 - IS-119-001 – Revisão C)

2- Plano de Negócios ou Plano Básico de Linhas, o qual contemple operações no qual requer instalações aeroportuárias. (ROP e Art. 2º, Inciso II da Portaria nº 536/GC5/1999)

3- Portaria de Funcionamento Jurídico (subitem 5.5.5.2.7 – IS 119-001 – Revisão C e Art. 2º da Portaria nº 536/GC5/1999)

b) Alteração do Título do Anexo I

Cabe comentar também o Título do Anexo I da Minuta da Resolução, sugerindo a alteração de Tabela dos Serviços Aéreos Públicos, para Conceituações de Serviços Aéreos Públicos.

c) Sustentação à atuação dos Operadores de Aeródromos

Que Resolução contemple no seu Art. 4º, um inciso com os seguintes dizeres:

- Concluir o processo de contratação de instalações aeroportuárias, perante a comprovação da aprovação dos Atos Constitutivos por parte da ANAC e apresentação do Relatório de Reunião de Orientação Prévia – ROP, fazendo consta o Plano de Negócios (Plano Básico de Linhas), tudo isto, contemplando o Aeródromo de interesse.

Justificativa

Torna-se necessário dar visibilidade aos Operadores de Aeródromos, enquanto atores importantes e estratégicos, nos processos de homologação, certificação e outorga de concessão ou autorização de empresas aéreas, nas suas várias fases.

O Operador de Aeródromo necessita ter do órgão Regulador instrumentos oficiais de credibilidade e capacitação do Operador Aéreo.

No presente momento, quando tem que decidir sobre a concessão de infraestrutura operacional, o Operador de Aeródromo depende das informações e justificativas originadas apenas no Operador Aéreo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A contribuição sugere:

- *Adequação da Regulação Relacionada*

Com efeito, as inovações regulamentares introduzidas pela norma em discussão terão impactos em outros regulamentos vigentes na Agência. Assim, alterações regulamentares podem ser requeridas em outras normas.

Nesse sentido, adequações em normas relacionadas serão oportunamente realizadas e, decerto, incluirão a atualização de outros assuntos que lhes são próprios.

Ademais, informa-se que os temas que demandarão uma atuação prioritária no processo de normatização da ANAC estão contidos na Agenda Regulatória da Agência, disponível em www.anac.gov.br, o que proporciona maior e melhor participação social, com a inserção da sociedade no processo de elaboração de normas, por meio da coleta de contribuições.

- *Alteração do Título do Anexo I de Tabela dos Serviços Aéreos Públicos, para Conceituações de Serviços Aéreos Públicos*

A alteração proposta foi incorporada ao texto no normativo.

- *Sustentação à atuação dos Operadores de Aeródromos*

Foi sugerida previsão de inciso no artigo 4º com a previsão de que para a exploração de serviço aéreo público o interessado deve “concluir o processo de contratação de instalações aeroportuárias, perante a comprovação da aprovação dos Atos Constitutivos por parte da ANAC e apresentação do Relatório de Reunião de Orientação Prévia – ROP, fazendo consta o Plano de Negócios (Plano Básico de Linhas), tudo isto, contemplando o Aeródromo de interesse”.

No que diz respeito à exigência de *contratação de instalações aeroportuárias e Plano Básico de Linhas*, verifica-se que, na regulação do serviço aéreo, a atuação da ANAC visará especialmente a “assegurar às empresas brasileiras de transporte aéreo regular a **exploração de quaisquer linhas aéreas domésticas, observadas, exclusivamente, as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado**”, nos termos do artigo 10, I, do Decreto nº 5.731, de 20/03/2006. Pelo que, a atuação da Agência não se coaduna com a exigência de apresentação de plano de linhas ou da escolha de aeródromo específico para atuação, tendo em vista que as empresas possuem liberdade para a exploração de quaisquer linhas aéreas.

A “*aprovação de atos constitutivos*”, por sua vez, já é prevista como um dos requisitos para a exploração de serviços aéreos nos termos do artigo 4º, I, do normativo proposto, bem como o “*Relatório de Orientação Prévia – ROP*” faz parte do processo de certificação, mencionado pelo inciso II do mesmo artigo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Emerson Viana

Organização: NACIONAL TRANSPORTES EXPRESS

CONTRIBUIÇÃO Nº 9

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

REQUISITOS PARA A EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS Art. 2º Os interessados em explorar serviços aéreos públicos devem manter os seguintes requisitos:

I - no caso de concessão para prestação de serviço de transporte aéreo público regular:

a) sede no Brasil;

b) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital social com direito a voto pertencentes a brasileiros; e c) direção confiada exclusivamente a brasileiros;

II - no caso de autorização para prestação de serviço de transporte aéreo público não regular ou de serviço aéreo público especializado:

a) sede no Brasil;

b) maioria de sócios e controle de brasileiros, observado disposto no §2º; e

c) direção confiada exclusivamente a brasileiros.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

NÃO PREENCHIDO.

Justificativa

NÃO PREENCHIDO.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Não foi apresentada sugestão de alteração.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 11

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 4º

II - concluir o processo de homologação e certificação, quando exigível, de acordo com os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil aplicáveis; e

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 4º

II - concluir o processo de homologação e certificação, quando exigível, de acordo com os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica aplicáveis; e

Justificativa

Sugiro as seguintes alterações:

- Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil;
- inclusão dos RBHA, caso atualmente do RBHA 91, principal regulamento aplicável à maior parte das operações SAE.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A alteração proposta foi incorporada ao texto da norma conforme segue:

Art. 4º Para a exploração de serviço aéreo público, o interessado deve:

II - concluir o processo de homologação e certificação, quando exigível, de acordo com os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil e Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica aplicáveis; e

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 12

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 5º

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 5º

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

Justificativa

Correção de texto:

- “junta” em vez de “juta”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

As referências a termo “junta comercial” (juta comercial, conforme equivocadamente redigido) foram substituídas por “Registro do Comércio” em alinhamento à disposição legal expressa no artigo 184 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 13

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave, registrada na categoria prevista e homologada para o serviço aéreo pretendido, em situação aeronavegável e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Justificativa

Sugiro manter o texto do art 8º, inciso IV da Portaria 190/GC-5, especificando que a aeronave em situação aeronavegável deve ser de categoria referente ao serviço aéreo pretendido. Entendo que o fato de o requerente ser operador de outra aeronave, por exemplo de categoria TPP, que esteja aeronavegável, não deve interferir na sua condição para obter outorga de concessão ou autorização, pois tal aeronave não seria aceita para a prestação do serviço. A resolução nº 293 estabelece as categorias de registro aplicáveis.

Uma outra possibilidade seria vincular diretamente a aeronave ao certificado, exigindo que a aeronave aeronavegável esteja autorizada a operar sob aquele certificado (por exemplo, esteja listada Especificações Operativas para operadores regidos pelo RBAC 119).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

De início, cumpre-se enfatizar que a norma proposta tem como objetivo regular o processo de outorga de serviços aéreos públicos. Nesse sentido, convém esclarecer que aspectos relativos aos requisitos para a operação de aeronaves e aos tipos de operação que podem ser conduzidos por cada operador são estabelecidos em regulamentos próprios da Agência, mormente os Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica – RBHA e Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC.

A reflexão é proveitosa. Visualiza-se que a regra estabelecida (necessidade de determinada característica de aeronave) está fora de contexto em uma norma que regulamenta o processo de outorga para a prestação de serviço aéreo público. A necessidade de homologação da aeronave, assim como outros aspectos técnico-operacionais, deve ser apurada no bojo das demais normas sobre o assunto.

A questão torna-se mais evidente em face à possibilidade de exploração de serviços aéreos especializados não previstos expressamente pela regulamentação (aqueles enquadrados como “outros” pela proposta de Resolução e previstos no art. 201, VIII, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 – CBA). Naturalmente, não haverá categoria de registro de aeronave correspondente a um serviço que não está expressamente previsto.

Não há que se falar aqui em determinar quais características são requeridas para que determinada aeronave possa ser empregada para a prestação de serviços aéreos simplesmente porque os requisitos para operação de aeronaves não são objeto do presente normativo.

Assim, com o intuito de harmonizar o conteúdo material do normativo proposto, foi consignada nova redação ao artigo 9º conforme segue:

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e compatível com o serviço pretendido e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 14

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 16 A empresa deve providenciar o distrato social da sociedade empresária ou alteração contratual retirando o serviço aéreo público do objeto e da denominação social em caso de:

I - não obtenção ou desistência na obtenção de outorga para explorar serviço aéreo público; ou

II - extinção da autorização ou concessão para operar.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 16 A empresa deve providenciar o distrato social da sociedade empresária ou alteração contratual retirando o serviço aéreo público do objeto e da denominação social em caso de:

I - não obtenção de outorga para explorar serviço aéreo público, caracterizada quando a empresa:

a) Não comprovar o arquivamento dos atos constitutivos no Registro de Comércio no prazo requerido pelo art. 6º desta resolução;

b) Não manter, por um período superior a 90 dias, um processo em curso para homologação e certificação, quando exigível, seja em razão de a abertura de processo não ter sido solicitada ou em razão de o processo aberto ter sido arquivado, sem abertura de novo processo no prazo estipulado;

c) Não solicitar obtenção de outorga no prazo de 90 dias após a obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando exigível;

d) Não atender aos requisitos para obtenção da outorga estabelecidos por esta resolução, após análise da solicitação e indeferimento em caráter definitivo pela ANAC;

II - desistência na obtenção de outorga para explorar serviço aéreo público; ou

III - extinção da autorização ou concessão para operar.

Justificativa

Entendo que deve ser melhor caracterizada a “não obtenção de outorga para explorar serviço aéreo público”, pois uma empresa que inicia seu processo para obter autorização se mantém, durante todo o processo, no estado de “não obtenção”. Assim, são propostas algumas condições para se caracterizar a “não obtenção” da outorga, diferenciando-a dos casos em que o requerente está em processo regular de obtenção.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Para efeitos de contextualização, convém retomar os procedimentos atualmente previstos pela regulamentação para a outorga de serviços aéreos públicos. De uma maneira geral, o procedimento prevê a obtenção de Autorização para Funcionamento Jurídico, conclusão satisfatória do processo de certificação e obtenção de Autorização ou de Concessão para Operar.

A autorização para funcionamento jurídico é o ato que autoriza a empresa a se constituir como empresa de serviço aéreo público. Essa autorização **não autoriza a empresa a explorar serviço aéreo público** e tem como principal inspiração legal verificar a aderência da empresa pleiteante aos preceitos relativos à participação de estrangeiros no capital social e na direção/administração de empresas exploradoras de serviços aéreos públicos, conforme estabelece o CBA.

De outra parte, os estudos realizados pela ANAC identificaram que a supressão da Autorização para Funcionamento Jurídico pode contribuir para a criação de uma regulação mais eficaz. Dentre outros aspectos, verificou-se que o horizonte temporal atribuído à Autorização para Funcionamento Jurídico gerava diversos aspectos indesejados no processo de outorga para a prestação de serviços aéreos públicos, como, por exemplo, a necessidade de emissão de mais de uma Autorização para Funcionamento Jurídico até que o interessado reúna as condições necessárias à outorga do serviço pretendido.

A contribuição propõe o estabelecimento de marcos temporais que vão caracterizar a *não obtenção de outorga para explorar serviço aéreo público*. Ocorre que a experiência regulatória existente, consubstanciada no prazo da Autorização para Funcionamento Jurídico, revela a ineficiência trazida pelo estabelecimento de prazo fixo para essa fase do processo de outorga de serviços aéreos públicos. A adoção de tal medida regulatória se aproximaria da manutenção da Autorização para Funcionamento Jurídico com nova denominação.

A opção regulatória adotada pretende resguardar a prerrogativa do empresário de avaliar as condições ambientais propícias ao início da exploração dos serviços aéreos públicos.

Essa opção em nada prejudica o poder fiscalizatório exercido pela ANAC sobre as empresas que já tiveram atos constitutivos aprovados pela Agência. O que se pretende, contudo, é deixar de estabelecer marcos fixos para a caracterização do desinteresse do empresário pelo início da atividade aérea pretendida.

Nesse sentido, a fiscalização da Agência se dará por meio de rotinas administrativas que terão o objetivo de averiguar se as empresas que já tiveram atos constitutivos aprovadas pela Agência ainda tem interesse em obter a outorga para a exploração de serviços aéreos públicos. Não resta prejudicada, por exemplo, eventual interação da Agência junto a outros órgãos (como as Juntas Comerciais) com o intuito de compelir as empresas reguladas a diligenciarem junto à ANAC para regularização de determinados aspectos para o prosseguimento regular de suas atividades.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 15

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 20 Depois de comprovada a regularidade fiscal, a situação da concessionária será considerada regular, nos termos do art. 18, até o dia 31 de março do ano subsequente, salvo em caso de solicitação de renovação da concessão.

Art. 21 Em caso de descumprimento do prazo do artigo 19, a concessionária será considerada em situação irregular.

Parágrafo único. A concessionária que tiver sua situação caracterizada como irregular deve comprovar a regularidade fiscal a cada apresentação de pleitos perante a ANAC, não cabendo o prazo estabelecido no artigo 20.

Art. 22 A ANAC pode, a qualquer momento, solicitar de todos os exploradores de serviços aéreos públicos os documentos citados no art. 18 desta Resolução para a apuração da regularidade fiscal.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 20 Depois de comprovada a regularidade fiscal, a situação da concessionária será considerada regular, nos termos do art. 18, até o dia 31 de março do ano subsequente, salvo em caso de solicitação de renovação da concessão ou em caso de verificação de situação contrária, mediante fiscalização da ANAC.

Art. 21 Em caso de descumprimento do prazo do artigo 19 ou em caso de, a qualquer tempo, fiscalização da ANAC verificar irregularidade, a concessionária será considerada em situação irregular.

Parágrafo único. A concessionária que tiver sua situação caracterizada como irregular deve comprovar a regularidade fiscal a cada apresentação de pleitos perante a ANAC.

Art. 22 A ANAC pode, a qualquer momento, solicitar de todos os exploradores de serviços aéreos públicos os documentos citados no art. 18 desta Resolução para a apuração da regularidade fiscal.

Justificativa

Entendo que, além do cumprimento do prazo, também deve ser determinante para a consideração quanto à regularidade da empresa que a ANAC leve em conta os resultados de seu trabalho de fiscalização (ainda que não seja requerido que se realize de forma programada, mas apenas em caso especiais, como denúncia, atendendo à previsão de solicitação de documentos do artigo 22, por exemplo). Pela letra do texto proposto na audiência, se um concessionário cumpre o prazo e demonstra regularidade até 1º de abril, será considerado regular até 31 de março do ano seguinte, independentemente de haver verificação posterior de situação contrária.

Uma outra possibilidade seria incluir tal previsão como parágrafo ao artigo 22, mantendo-se, neste caso, a redação dos artigos 20 e 21 como proposto na audiência.

“Art. 22 A ANAC pode, a qualquer momento, solicitar de todos os exploradores de serviços aéreos públicos os documentos citados no art. 18 desta Resolução para a apuração da regularidade fiscal.

Parágrafo único. No caso de ser verificado, mediante solicitação de documentos a qualquer momento ou por outras atividades de fiscalização, que a situação do concessionário em relação às comprovações listadas no art. 18 se encontra irregular, sua situação será considerada irregular, devendo o concessionário passar a comprovar a regularidade fiscal a cada apresentação de pleitos perante a ANAC.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Em razão da análise da contribuição nº 29 os artigos 17 a 22 foram suprimidos. Ademais, com o fito de estabelecer os documentos que serão exigidos para fins de apuração da regularidade fiscal nos pedidos de outorga para a exploração de serviços aéreos, foi incluído o artigo 11 na minuta de Resolução com a seguinte redação:

Art. 11 Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, deve ser apresentada a seguinte documentação para efeitos de prova de regularidade fiscal:

I - prova de Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

II - prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social;

III - prova de regularidade para com a Fazenda Nacional mediante a apresentação de certidão conjunta emitida pela Secretaria de Receita Federal do Brasil – RFB e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional – PGFN, que abrange a situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei no 8.212, de 24 de julho de 1991;

IV - prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou Distrital, de acordo com o disposto no artigo 29, inciso III, da Lei nº 8.666/93, dentro do prazo de validade;

V - prova da regularidade dos recolhimentos do FGTS, expedida pela Caixa Econômica Federal, conforme alínea “a”, do artigo 27, da Lei nº 8.036/1990, devidamente atualizada; e

VI – para as concessionárias de serviços aéreos públicos, prova de regularidade trabalhista, por meio de certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Ednei Ramthum do Amaral
Organização: ANAC
CONTRIBUIÇÃO Nº 16
<p><u>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</u></p> <p><i>Anexo I</i></p> <p><i>1.2.1 aeroagrícola significa atividade aérea realizada nos termos do RBAC 137.</i></p> <p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão</u></p> <p>Anexo I</p> <p>1.2.1 aeroagrícola significa atividade aérea realizada nos termos do parágrafo 137.1(a)(1) do RBAC 137.</p> <p><u>Justificativa</u></p> <p>O RBAC 137 trata de operações de fomento ou proteção da agricultura tanto realizadas de forma comercial (137.1(a)(1)) quanto realizadas de forma não comercial (137.1(a)(2)). Apenas as atividades realizadas nos termos do parágrafo 137.1(a)(1) do RBAC 137 têm relação com a resolução a ser publicada.</p> <p>Uma possibilidade para se evitar mencionar um parágrafo específico do regulamento, que poderia vir a ser inadvertidamente alterado de posição, seria restringir na própria resolução, por exemplo, com “atividade aérea realizadas nos termos do RBAC 137, quando realizada mediante remuneração” ou “atividade aérea realizadas nos termos do RBAC 137, desde que enquadrada como serviço aéreo especializado público”.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição.</p> <p>Observa-se que os termos apresentados no Anexo I da minuta de Resolução estão sistematizados de tal forma que se torna necessário observar, primeiramente, o grupo no qual determinado termo está inserido para compreender a integralidade do conceito que se quis determinar.</p> <p>Assim, a atividade aeroagrícola (código 1.2.1) deve ser entendida, antes de mais nada, como um Serviço Aéreo Público (código 1, que significa a prestação de serviço aéreo <u>mediante remuneração</u>).</p> <p>Assim, característica essencial à caracterização do Serviço Aéreo Público, o caráter remuneratório está devidamente contemplado na definição proposta pela norma submetida a Audiência Pública.</p>

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 17

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Anexo I

1.2.12 outra significa qualquer SAE não especificado acima.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Anexo I

1.2.12 outra significa qualquer SAE não especificado acima.

Nota: A atividade de serviço aéreo especializado definida no art. 201, inciso VI do Código Brasileiro de Aeronáutica, “ensino e adestramento de pessoal de voo”, não é abrangida por esta resolução, não devendo, portanto, ser incluída na definição de “outra” do item 1.2.12.

Justificativa

O texto da proposta menciona o art. 201 do CBA ao detalhar as atividades de SAE:

“Em acordo com o art. 201 do Código Brasileiro de Aeronáutica, são abaixo detalhadas as definições das atividades de SAE:”

Porém, uma das atividades listadas no art. 201 não é normalmente tratado como SAE pela ANAC, no sentido de que não se submete às mesmas regras para outorgas de autorização pela SRE. Trata-se da atividade descrita como “VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo;”, atividade desempenhada principalmente por aeroclubes (regidos pelo RBHA 140), escolas de aviação civil (RBHA 141) e centros de treinamento de aviação civil (RBAC 142).

Considerando-se que não estaria no escopo desta resolução passar a tratar desta atividade (o que poderia ser avaliado pela ANAC em outro momento), entendo ser cabível esclarecer tal situação na resolução, explicitando que as atividades SAE tratadas na resolução não englobam as atividades de instrução. Isto é importante porque a resolução traz a atividade “outra”, definindo-a como “qualquer SAE não especificado acima” – o que poderia ser entendido como incluindo as atividades de ensino e adestramento de pessoal de voo, uma vez que estas atividades são definidas como SAE no CBA e não são especificadas “acima” (no anexo à resolução).

Entendo que situação semelhante ocorre com o inciso “V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;”, porém, neste caso, haveria menos complicação, uma

vez que não seriam essas atividades regulamentadas especificamente pela ANAC, como são os aeroclubes, escolas e centros de treinamento. Não haveria, assim, problema em caracterizá-los como “outra”, quando necessário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A alteração proposta foi incorporada ao texto da norma, tendo em vista o texto sugerido compreende de forma mais precisa o conceito que se pretendia expor, qual seja o conjunto de Serviços Aéreos Especializados com exceção do ensino e adestramento de pessoal de voo. O texto foi alterado conforme segue:

1.2.12 outra, para os fins desta Resolução, significa qualquer SAE não especificado acima exceto as atividades de ensino e adestramento de pessoal de voo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 18

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Anexo I

1.1.2.1 Táxi-aéreo significa a modalidade de transporte aéreo público não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 135.

1.2.2 erocinematografia significa atividade aérea que tem o objetivo de realizar filmagens aéreas, sem o uso de equipamentos que caracterizem o aerolevanteamento, aeroreportagem ou aeropublicidade

1.2.4 aerofotografia significa atividade aérea que tem por objetivo realizar fotografias aéreas, sem o uso de equipamentos que caracterizem o aerolevanteamento, aeroreportagem ou aeropublicidade.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Anexo I

1.1.2.1 Táxi aéreo significa a modalidade de transporte aéreo público não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 135.

1.2.2 erocinematografia significa atividade aérea que tem o objetivo de realizar filmagens aéreas, sem o uso de equipamentos que caracterizem o aerolevanteamento, aeroreportagem ou aeropublicidade

1.2.4 aerofotografia significa atividade aérea que tem por objetivo realizar fotografias aéreas, sem o uso de equipamentos que caracterizem o aerolevanteamento, aeroreportagem ou aeropublicidade.

Justificativa

Correção de texto:

- “aerocinematografia” em vez de “erocinematografia”;
- “aeroreportagem” em vez de “aeroreportagem”, conforme utilizado em 1.2.8 do mesmo Anexo I.

Adequação em “táxi aéreo”, retirando o hífen, como nas demais ocorrências do termo na resolução

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

O termo “táxi aéreo” foi retificado para “táxi-aéreo”, com hífen, conforme menções no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigo 123, inciso I, artigo 220 e artigo 302, inciso I, alínea w) e de acordo com previsto pelo Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa elaborado pela Academia Brasileira de Letras em consonância com o novo Acordo Ortográfico (disponível em <http://www.academia.org.br/abl/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=19>).

As demais alterações propostas foram incorporadas ao texto da norma, tendo em vista o texto sugerido corrige as incorreções gramaticais nos termos “erocinematografia” e “aeroreportagem”.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 19

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Aspecto não previsto que se propõe abordar:

Avaliação financeiro/econômico dos operadores.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

[EM BRANCO]

Justificativa

Nos normativos que estão sendo revogados, há regras para capital social mínimo das empresas:

- Capítulo II, Seção III da Portaria nº 190/GC5
- Portaria DAC nº597/DGAC (completa)
- Art. 2º, inciso II do anexo da Portaria nº 536/GC5.

Ainda, a portaria 190/GC-5 também estabelece, no art. 23, obrigação de envio de relatórios de dados econômicos, o que pressupõe uma supervisão, após o início das operações; e, no art. 18, prazo máximo de paralisação de atividades, que teria como justificativa evitar que uma empresa que não opera (e, portanto, não gera renda com suas atividades) não teria condições de se manter – além de eventual objetivo de fazer com que a regulada “cumpra seu objetivo social” ao qual foi autorizada pela ANAC.

Porém, não são propostas regras equivalentes (ou alternativas) para avaliação financeira/econômica do operador, especialmente do operador solicitante de nova outorga.

Esta etapa é prevista no DOC 8335 - Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance, da ICAO, Parte III - The AOC Application, Evaluation and Certification, itens 1.3.6 a 1.3.9, dos quais destaco o trecho introdutório:

“1.3.6 The pre-application phase should include a parallel assessment of the financial, economic and legal status of the applicant and the proposed operation. The financial viability of the operation may be the most critical factor in reaching a decision on whether or not an AOC should be awarded. (...)”

Os seguintes PQs, referentes à auditoria USOAP, possuem relação com essa avaliação no processo de certificação: 4.023 e 4.093; enquanto outros ainda estão associados à supervisão: 4.445 e 4.447.

No Brasil, além das normas que tiveram a revogação proposta, estas orientações são internalizadas pelo RBAC 119, onde há previsão de demonstração de “capital suficiente”:

“119.36 - Requisitos econômicos, financeiros e jurídicos. Todos os operadores

(a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da autorização jurídica de funcionamento de uma empresa de transporte aéreo são estabelecidos em normas específicas da Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) da ANAC. A ANAC requer que seja demonstrado haver capital suficiente para fazer frente aos custos já gerados ou a serem gerados pela execução dos programas de treinamento e de manutenção aprovados, incluindo os custos

operacionais previstos, sempre considerando uma reserva para contingências, visando determinar a saúde financeira do requerente.

(b) Se por razões econômicas, financeiras ou jurídicas o detentor de certificado não for mais capaz de conduzir uma operação segura, seu certificado deixará de ser válido, ensejando as sanções previstas no parágrafo (a)(2) da seção 119.40.”

Esta seção não existia até o RBHA 119 (<http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/RBHA119EMD03.PDF>), tendo sido inserida no processo de edição do RBAC 119, quando uma das justificativas apresentadas para alteração foi “Está alinhada com as recomendações da ICAO em particular o atendimento ao Anexo 6, Parte 1 da ICAO e o Doc. 8335;” e se buscou ainda atender a alguns itens de auditoria baseada em protocolos da ICAO (São citados o 4.090, que é o título sob o qual está o PQ 4.093, e o 4.100). (vide http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/audiencia/Justificativa_RBAC119.pdf)

A motivação específica para inclusão da seção 119.36 deveria ser verificada no processo de edição do regulamento, pois não é publicada tal informação.

Entendo que, tendo sido incluída tal seção para atender a requisitos da auditoria da ICAO (como suposto e indicado acima), sua retirada deve ser discutida no mesmo âmbito, evitando-se que tal ponto venha a ser apontado como não-conformidade em auditoria futura.

Na linha da pergunta 8 do FAPAN, tomando como exemplo o FAA, há também este tipo de avaliação prévia, descrita no item “Financial position and operating plans”:

http://www.dot.gov/sites/dot.gov/files/docs/Certificated_Packet_2012_final.pdf

Assim, pelo exposto, entendo que é adequado haver uma avaliação financeira/econômica do operador, seja por meio do estabelecimento de um capital social mínimo (que pode apresentar as limitações discutidas no FAPAN), seja pela exigência do envio periódico de informações, seja por algum outro método alternativo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a recomendação constante do DOC ICAO 8335 está relacionada à análise de capacidade financeira para que a empresa possa concluir seu processo de certificação e operar nos primeiros meses. Entretanto, conforme constante nos autos do processo de revisão das normas propostas, entende-se que uma empresa que opera por sua conta e risco é quem melhor pode avaliar a viabilidade de se constituir juridicamente e cumprir os rigorosos requisitos de certificação operacional. A apresentação de estudos de viabilidade ou a constituição de requisitos como o de Capital Social Mínimo não garantem a segurança operacional de uma empresa, que deve ser fiscalizada com o máximo de rigor a todo tempo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 20

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 4º Para a exploração de serviço aéreo público, o interessado deve:

I - obter prévia aprovação de seu ato constitutivo e/ou modificação junto à ANAC e comprovar seu arquivamento na Junta Comercial competente;

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

§ 3º Caso ulteriormente se verifique que o ato aprovado na forma do parágrafo anterior foi arquivado na Junta Comercial em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

Art. 6º A empresa deve apresentar cópia do ato aprovado constando o registro de arquivamento no Registro do Comércio no prazo de 3 (três) meses, a contar do recebimento de manifestação expressa da ANAC que informe sobre a aprovação ou da data da presunção de aprovação nos termos do art. 5º, §2º.

§ 1º A empresa deve fornecer e manter atualizado o endereço para recebimento de notificações, citações ou qualquer outro tipo de correspondência sempre que este for diferente da sede constante do último ato constitutivo arquivado na Junta Comercial e apresentado à ANAC.

Art. 8º A comprovação de arquivamento no Registro de Comércio do ato constitutivo ou modificação previamente aprovados nos termos da Seção I deste Capítulo habilita a empresa a solicitar a homologação de suas aeronaves e iniciar o processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, se for o caso.

Art. 16

Parágrafo único. Em caso de dissolução da sociedade, o distrato social deve ser previamente aprovado pela ANAC antes de ser apresentado ao Registro do Comércio.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

[EM BRANCO]

Justificativa

Sugiro esclarecer, com relação ao local de apresentação e arquivamento de atos, quando se utiliza “Registro do Comércio” e quando se utiliza “Junta comercial”.

Ainda, sugiro padronizar o uso de um único termo para “Registro de Comércio” e “Registro do Comércio”.

Não foi sugerido explicitamente um texto, pois desconheço qual a melhor expressão, com “de” ou com “do”, bastando que se utilize uma forma padronizada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Os diversos termos empregados foram substituídos por “*arquivamento no Registro do Comércio*” conforme menção expressa do artigo 184 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 20

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 4º Para a exploração de serviço aéreo público, o interessado deve:

I - obter prévia aprovação de seu ato constitutivo e/ou modificação junto à ANAC e comprovar seu arquivamento na Junta Comercial competente;

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

§ 3º Caso posteriormente se verifique que o ato aprovado na forma do parágrafo anterior foi arquivado na Junta Comercial em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

Art. 6º A empresa deve apresentar cópia do ato aprovado constando o registro de arquivamento no Registro do Comércio no prazo de 3 (três) meses, a contar do recebimento de manifestação expressa da ANAC que informe sobre a aprovação ou da data da presunção de aprovação nos termos do art. 5º, §2º.

§ 1º A empresa deve fornecer e manter atualizado o endereço para recebimento de notificações, citações ou qualquer outro tipo de correspondência sempre que este for diferente da sede constante do último ato constitutivo arquivado na Junta Comercial e apresentado à ANAC.

Art. 8º A comprovação de arquivamento no Registro de Comércio do ato constitutivo ou modificação previamente aprovados nos termos da Seção I deste Capítulo habilita a empresa a solicitar a homologação de suas aeronaves e iniciar o processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, se for o caso.

Art. 16

Parágrafo único. Em caso de dissolução da sociedade, o distrato social deve ser previamente aprovado pela ANAC antes de ser apresentado ao Registro do Comércio.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

[EM BRANCO]

Justificativa

Sugiro esclarecer, com relação ao local de apresentação e arquivamento de atos, quando se utiliza “Registro do Comércio” e quando se utiliza “Junta comercial”.

Ainda, sugiro padronizar o uso de um único termo para “Registro de Comércio” e “Registro do Comércio”.

Não foi sugerido explicitamente um texto, pois desconheço qual a melhor expressão, com “de” ou com “do”, bastando que se utilize uma forma padronizada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Os diversos termos empregados foram substituídos por “arquivamento no Registro do Comércio” conforme menção expressa do artigo 184 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 21

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

12. Documentos de regularidade fiscal da empresa aérea:

a. prova de Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

b. prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social;

c. prova de regularidade para com a Fazenda Nacional mediante a apresentação de certidão conjunta emitida pela Secretaria de Receita Federal do Brasil – RFB e pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional – PGFN, que abrange a situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei no 8.212, de 24 de julho de 1991;

d. prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou Distrital, de acordo com o disposto no artigo 29, inciso III, da Lei nº 8.666/93, dentro do prazo de validade;

e. prova da regularidade dos recolhimentos do FGTS, expedida pela Caixa Econômica Federal, conforme alínea “a”, do artigo 27, da Lei nº 8.036/1990, devidamente atualizada; e

f. prova de regularidade trabalhista, por meio de certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho - Exigida somente para empresas de transporte aéreo público regular.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

12. Documentos de regularidade fiscal da empresa aérea - exigidos somente para empresas de transporte aéreo público regular:

a. prova de Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

b. prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social;

c. prova de regularidade para com a Fazenda Nacional mediante a apresentação de certidão conjunta emitida pela Secretaria de Receita Federal do Brasil – RFB e pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional – PGFN, que abrange a situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei no 8.212, de 24 de julho de 1991;

d. prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou Distrital, de acordo com o disposto no artigo 29, inciso III, da Lei nº 8.666/93, dentro do prazo de validade;

e. prova da regularidade dos recolhimentos do FGTS, expedida pela Caixa Econômica Federal, conforme alínea “a”, do artigo 27, da Lei nº 8.036/1990, devidamente atualizada; e

f. prova de regularidade trabalhista, por meio de certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho.

Justificativa

O art. 18 da proposta de resolução estabelece apenas para as concessionárias, ou seja, para os casos de transporte aéreo público regular, a obrigatoriedade de apresentar esta documentação listada no item 12. Na proposta de portaria, no entanto, esta informação, na forma de “Exigida somente para empresas de transporte aéreo público regular”, vinha apenas ao final do item 12.f, permitindo a (e induzindo à) interpretação de que os demais itens seriam aplicáveis a todos os operadores. Para melhor esclarecimento, supondo que a intenção da portaria é mesmo estabelecer a obrigatoriedade de envio de todos os itens sob o item 12 apenas para concessionárias, sugiro deixar esta informação antes do início da lista.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Verifica-se que os mecanismos citados não possuem correlação. Necessário esclarecer que a antiga redação do artigo 18 da Resolução estabelecia mecanismo de aferição periódica da regularidade fiscal, exclusivamente, das empresas concessionárias de serviços aéreos públicos (mencionado artigo foi suprimido em razão da análise da contribuição n° 29).

O item 12 da proposta de Portaria, por sua vez, estabelece o conjunto de Certidões que serão verificadas com o intuito de verificar a regularidade fiscal de quaisquer empresas exploradoras de serviços aéreos públicos para a finalidade de instrução de pedidos de aprovação do primeiro ato submetido à prévia aprovação da ANAC ou de outorga de autorização ou de concessão. Por esse motivo, definiu-se a obrigatoriedade de apresentação de “*prova de regularidade trabalhista, por meio de certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho*” exclusivamente para as concessionárias de serviços aéreos públicos, visto que a mencionada Certidão foi inserida na Consolidação das Leis do Trabalho – CTL (Art. 642-A) pela Lei n.º 12.440, de 07 de junho de 2011, que também alterou a redação dos arts. 27 e 29 da Lei n.º 8.666/93. Contudo, a CNDT somente é exigida no âmbito da Lei n.º 8.666/93, não aplicável, pois, às hipóteses de outorga de serviços aéreos por meio de autorização

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

CONTRIBUIÇÃO Nº 22

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Natureza dos pedidos

Documentos requeridos

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Natureza dos pedidos

Documentos requeridos

17. _____

Justificativa

Na tabela de natureza dos pedidos, é listado, entre os documentos requeridos para outorga ou renovação de outorga de concessão/autorização, o número 17. No entanto, em seguida, no detalhamento dos documentos requeridos, não se descreve qual seria o documento de número 17.

Sugiro especificar este documento ou retirar o número 17 da tabela.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A menção ao item 17 foi suprimida da proposta de Portaria, tendo em vista sua inclusão equivocada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAM Linhas Aéreas S.A

Organização: [EM BRANCO]

CONTRIBUIÇÃO Nº 23

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

- 1) *Sugere-se a exclusão do parágrafo 2o, do artigo 2o da minuta de Resolução*
- 2) **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

[EM BRANCO]

Justificativa

A resolução, por sua natureza de ato administrativo, não pode criar restrições a direitos não previstas em lei. O texto proposto cria um obstáculo de participação do capital estrangeiro nas prestadoras de serviço aéreo público não regular e/ou especializado que não está previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Inicialmente, a minuta de resolução restringe o tipo jurídico-societário às sociedades limitadas. Entretanto, a Lei Brasileira prevê outras formas de personalidade jurídica empresária, que a rigor não são incompatíveis com a atividade de prestação de serviços aéreos públicos não regular ou especializado, a saber: a sociedade em comum e a empresa individual de responsabilidade limitada. Neste ponto específico, o texto se mostra incompleto, restringindo

direitos, o que é incompatível com um ato administrativo, sendo admissível apenas à lei, em sentido estrito.

No mesmo sentido de criação de restrição, a minuta de resolução é colidente com o Código Brasileiro de Aeronáutica ao exigir, para as atividades dependente de autorização, a titularidade de $\frac{3}{4}$ (três quartos) do capital social com direito a voto de brasileiros. Isto porque a Lei n. 7.565/86, nada fala a respeito da equação do capital social. Exige, tão somente, que exista maioria de sócios brasileiros. Maioria de sócios não significa maioria do capital social votante. Não há relação de sinonímia. Nem se pode argumentar que a resolução estaria fazendo uma interpretação do teor da norma do Código Brasileiro de Aeronáutica, já que não há permissão para tanto a estes tipos de atos administrativos, cuja função é somente regulamentar e não interpretar a lei. Argumenta-se, também, que caso a interpretação prevalecesse, haveria flagrante inconstitucionalidade, ante a ausência de discrimen constitucional quanto à origem do capital, após a edição da Emenda Constitucional n. 6.

Ainda, ao considerar que a o controle da sociedade limitada deve ser de brasileiro, incide a minuta em dupla impropriedade. A primeira, de natureza tipológica, já que controle é um expediente afeto somente às sociedades anônimas (vide art. 116, da Lei n. 6.404/76). O Segundo por confundir o controle com a maioria do capital social. Tecnicamente, controle é um poder-dever afeto ao sócio ou ao bloco de sócios que tenham condições de elegerem a maioria dos cargos de administração de uma sociedade anônima e, cumulativamente, exercem este poder votando nas assembleias designadas para a eleição. Assim, é possível que exista um controle social exercido por minoria do capital social, bastando que os detentores da maioria do capital simplesmente se omitam nas assembleias gerais. Também, é plenamente conhecido da Lei e da Doutrina a figura dos controles jurídicos (blind voting trust e o proxy control) além da existência do controle gerencial, quando a sociedade anônima tem capital social altamente disperso.

Por estas razões, a exigência no texto proposto pela minuta de resolução de que o capital social com direito a voto, nas sociedades limitadas, seja $\frac{3}{4}$ (três quartos) detidos por brasileiros não cabe dentro da noção de controle, abarcada na Lei n. 7.565/86.

Também, observando-se o requisito legal de que a direção seja exercida por brasileiros, não pode tal regra ser tomada como uma autorização para simplesmente exigir detenção de percentual mínimo de capital. Isto porque a direção social pode ser exercida até mesmo por quem não é sócio. O diretor, mais tecnicamente, o administrador das sociedades contratuais é uma função e não propriamente uma figura orgânica, ainda que a sociedade limitada possa ter mimetizado a estrutura orgânica de uma sociedade anônima. A rigor, para que uma sociedade limitada atenda o preceito de lei que impõe a direção por brasileiros, basta que ela faça a contratação direta de administradores profissionais brasileiros, não sendo necessário que os sócios tenham uma participação qualificada no capital social para implementar este requisito.

Dadas estas razões, entende-se que o § 2o, do art. 2o, da minuta de resolução deve ser excluído por ilegalidade ao restringir direitos, subtraindo papel exclusivo de lei.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

De início, cumpre-nos esclarecer que a norma proposta não possui o condão de estipular que somente sociedades limitadas poderão explorar serviços aéreos especializados ou serviços de transporte aéreo não regular. É o que se denota da leitura do artigo 2^a, inciso II, do normativo proposto: lá estão os requisitos a serem observados por **qualquer interessado** na exploração de tais serviços.

A função do parágrafo 2º do artigo 2º, por sua vez, é o de detalhar como se dará o atendimento aos requisitos do artigo 2º, II, para aquelas empresas que se constituem sob a forma de sociedades limitadas.

Note-se que, para as empresas não constituídas sob a forma de sociedades limitadas, prevalecerá a determinação genérica do artigo 2^a, II, e, o requisito de “*maioria de sócios, controle e direção de brasileiros*” será avaliado conforme o tipo de sociedade que se apresentar.

Sobre a oportunidade em realizar tal especificação somente para os interessados constituídos sob a forma de sociedade limitada, a opção regulatória justifica-se pela grande preponderância desse tipo societário sobre os demais tipos societários em atuação econômica no País.

No que diz respeito ao estabelecimento para que empresas de transporte aéreo público não regular ou de serviços aéreos especializados constituídas sob a forma de sociedades limitadas possuam pelo menos 3/4 (três quartos) do capital social com direito a voto pertencente a brasileiro, ressalte-se que a correspondência legislativa é apontada no art. 182, II, do CBA que estabelece que a autorização pode ser outorgada “*às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros*”.

Nesse sentido, observa-se que a legislação não delineou os aspectos que devem ser observados para a verificação dos pressupostos de i) maioria de sócios e ii) controle de brasileiros, sobre os quais passamos a discorrer a seguir.

No que diz respeito ao requisito de possuir **maioria de sócios brasileiros**, tal condição não poderia se traduzir na exigência de apresentação de maioria numérica de sócios brasileiros, visto que mediante tal interpretação o requisito poderia ser atendido por uma sociedade que apresentasse, por exemplo, dois sócios brasileiros e um sócio estrangeiro, indiferentemente do percentual do capital social detido pelo sócio estrangeiro, o que não faria sentido do ponto de vista regulatório. Outrossim, faz sentido que o mencionado dispositivo legal seja entendido como a exigência de apresentação de maioria do capital social detido por brasileiros, o que importaria na quantidade de 50% das quotas mais 01 (uma) quota do total do capital social detido por brasileiros.

De todo modo, há que se observar, ainda, o atendimento à exigência de apresentação de **controle de brasileiros**. Sobre o assunto, convém mencionar a vigência do Código Civil que determina, em seu art. 1.076, que o quórum para modificações contratuais é de três quartos do capital social, não podendo ser efetuadas por maioria simples (50% das quotas +1 quota).

O Código Civil de 2002 determina, ainda, que as deliberações relativas à incorporação, fusão e a dissolução da sociedade, ou cessação de estado de liquidação, serão tomadas pelos votos correspondentes a, no mínimo, três quartos do capital votante. Isto posto, há entendimento doutrinário de que o controle da sociedade só se efetiva com a detenção de 75%

do capital votante ou com a formação de um bloco que detenha tal porcentagem. Reproduz-se os dispositivos mencionados:

“Art. 1.076. Ressalvado o disposto no art. 1.061 e no § 1o do art. 1.063, as deliberações dos sócios serão tomadas:

I - pelos votos correspondentes, no mínimo, a três quartos do capital social, nos casos previstos nos incisos V e VI do art. 1.071;”

“Art. 1.071. Dependem da deliberação dos sócios, além de outras matérias indicadas na lei ou no contrato:

(...)

V - a modificação do contrato social;

VI - a incorporação, a fusão e a dissolução da sociedade, ou a cessação do estado de liquidação;”

Sobre o assunto, convém mencionar, ainda, recente manifestação da Procuradoria Geral Federal junto à ANAC que corrobora o entendimento acima.

Desta forma, tendo em vista a necessidade de estabelecer um marco objetivo para a aferição do efetivo controle por brasileiros exigido pelo artigo 182, II, do CBA para as sociedades limitadas, que são tipo jurídico mais recorrente, e levando-se em consideração que o requisito “*controle de brasileiros*” mostra-se mais restritivo que o requisito “*maioria de sócios brasileiros*” foi proposto o detalhamento da forma de atendimento ao limite de participação de estrangeiros de forma direcionada aos interessados constituídos sob a forma de sociedades limitadas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAM Linhas Aéreas S.A

Organização: [EM BRANCO]

CONTRIBUIÇÃO Nº 24

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

§ 3º Caso ulteriormente se verifique que o ato aprovado na forma do parágrafo anterior foi arquivado na Junta Comercial em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período. Nos casos em que versem sobre os temas elencados, a ANAC terá 45 (quarenta e cinco) dias para aprova-los, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC . Caso referida aprovação não ocorra em 45 (quarenta e cinco dias), a aprovação será tacitamente presumida.

§ 3º Caso ulteriormente se verifique que o ato aprovado na forma do parágrafo anterior foi arquivado na Junta Comercial em desacordo com dispositivo legal, a sociedade empresária deverá sanear as não conformidades, sem prejuízo da instauração de processo sancionatório para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

Justificativa

A sugestão no parágrafo 2º quanto ao prazo estabelecido pela ANAC objetiva evitar lacunas de prazos que versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial. É importante existir um prazo para tanto, uma vez que a demora da ANAC em aprovar tais medidas causam diversas consequências negativas para as empresas aéreas.

Quanto ao parágrafo 3º, a declaração de nulidade ou de anulabilidade de um ato social é de competência exclusiva do Poder Judiciário.

A alteração do contrato social não é um ato de natureza administrativa, portanto não passível de declaração de nulidade ou anulabilidade pela Administração Pública. Em que pese a gravidade do vício do ato, sua nulidade ou anulabilidade somente poderá ser declarada em juízo, após processo judicial em que se garanta a ampla defesa e o contraditório.

Contudo, a Agência pode, na qualidade de Administração Pública, instaurar um processo administrativo sancionatório, haja vista que o descompasso entre o ato arquivado e o dispositivo legal configura infração administrativa.

Por esta razão, é recomendável que o texto do artigo 5o, § 3o, da minuta de resolução seja alterado para fazer prescindir da declaração de nulidade ou anulabilidade a do ato, a eventual sanção aplicável à sociedade empresária infratora.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Tendo em vista, que os artigos. 181 e 182 do CBA da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 – CBA cuidam de estabelecer restrições quanto à participação de estrangeiros no capital social

votante, quanto à nacionalidade dos diretores e quanto à localização da sede das empresas reguladas, qualquer alteração nesses aspectos somente pode se aperfeiçoar com a manifestação expressa e prévia dessa Agência.

Ademais, importante consignar que a análise consubstanciada na contribuição nº 03 resultou em nova redação ao dispositivo, reproduzida abaixo:

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão ou cisão presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro diretamente no Registro do Comércio.

§ 3º Os atos societários registrados no Registro do Comércio descritos no § 2º acima devem ser encaminhados para conhecimento e fiscalização da ANAC em até 30 (trinta) dias após o efetivo registro no Registro do Comércio.

§ 4º Caso ulteriormente se verifique que o ato descrito no § 2º foi registrado no Registro do Comércio em desacordo com dispositivo legal, será instaurado processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

§ 3º Os atos societários registrados no Registro do Comércio descritos no § 2º acima devem ser encaminhados para conhecimento e fiscalização da ANAC em até 30 (trinta) dias após o efetivo registro no Registro do Comércio.

§ 4º Caso ulteriormente se verifique que o ato descrito no § 2º foi registrado no Registro do Comércio em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAM Linhas Aéreas S.A

Organização: [EM BRANCO]

CONTRIBUIÇÃO Nº 25

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído a fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos) do processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 9º Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, o requerente deve ser operador de aeronave em situação aeronavegável e ser detentor de Certificado de Operador Aéreo em situação regular, quando exigível.

Parágrafo único. Para a admissibilidade do pedido de outorga, o requerente deverá ter finalizado o processo de homologação de sua aeronave e concluído o processo para obtenção do Certificado de Operador Aéreo, quando aplicável.

Justificativa

Recomenda-se aqui a exclusão da menção “fase 3 (ou equivalente à fase de Avaliação de Documentos)”, pois nessa resolução não se faz menção às fases 1 e 2 e nem qual norma da ANAC estaria destacada referida fase. Portanto, suprimindo-se o quanto informado, o artigo ganharia consistência e coerência com os demais artigos

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

O procedimento atualmente adotado pela Agência para outorga de serviços aéreos públicos exige que, para que se dê início ao processo de emissão de Autorização para Operar ou Concessão, o interessado já tenha concluído satisfatoriamente o processo de Certificação Operacional e de emissão de Certificado de Operador Aéreo – COA, quando pertinente.

Assim, esses dois momentos (a Certificação operacional, processo conduzido pela SPO/SAR e o pedido de outorga de Autorização ou Concessão, processo conduzido pela SRE) não coexistem temporalmente durante o processo de outorga.

Todavia, é esperado que a introdução de dispositivo que permita que esses dois processos sejam conduzidos em paralelo irá resultar em menor tempo necessário à conclusão do processo de outorga para a exploração de serviços aéreos.

Verifica-se, ainda, que o processo de certificação, regulamentado por normativos próprios da ANAC, supõe-se de amplo conhecimento das empresas reguladas, visto que é necessário domínio das diversas nuances envolvidas na questão para atender aos padrões de segurança operacional exigidos. Assim, é de se esperar que os regulados tenham conhecimento suficiente sobre as fases do processo em questão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAM Linhas Aéreas S.A
Organização: [EM BRANCO]
CONTRIBUIÇÃO Nº 26
<p><u>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</u></p> <p><i>Art. 14 A empresa deve apresentar o requerimento e a documentação pertinente para a renovação da outorga no prazo de até 3 (três) meses anteriores ao seu vencimento.</i></p> <p><i>Parágrafo único. A inobservância do prazo estabelecido no caput pode resultar na não renovação tempestiva da outorga.</i></p> <p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão</u></p> <p>Art. 14 A empresa deve apresentar o requerimento e a documentação pertinente para a renovação da outorga no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias anteriores ao seu vencimento.</p> <p>Parágrafo único. A inobservância do prazo estabelecido no caput pode resultar na não renovação tempestiva da outorga.</p> <p><u>Justificativa</u></p> <p>Recomenda-se aqui o aumento do prazo mínimo para solicitar a renovação da outorga, pois, uma vez que são diversas áreas internas da ANAC que analisam o pedido, um prazo maior para fazer referida análise beneficia não somente as empresas aéreas, mas também a própria ANAC.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição.</p> <p>A intenção da disposição do artigo 14 da norma proposta é de sinalizar para as empresas aéreas o período de tempo razoável para que a Agência aprecie o pedido de renovação da outorga, sem comprometer a continuidade dos serviços aéreos prestados.</p> <p>A disposição, contudo, não estabelece prazo máximo para a apresentação de requerimento com vistas à obtenção da renovação operacional. Assim, caso o empresário julgue prudente, não há empecilho para que o pedido de renovação da outorga seja protocolado com prazo maior do que o sinalizado pela norma. Verifica-se, pois, que a pretensão da contribuição apresentada já está contemplada pelo texto proposto.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TAM Linhas Aéreas S.A
Organização: [EM BRANCO]
CONTRIBUIÇÃO Nº 27
<u>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</u>

Art. 16 A empresa deve providenciar o distrato social da sociedade empresária ou alteração contratual retirando o serviço aéreo público do objeto e da denominação social em caso de:

I - não obtenção ou desistência na obtenção de outorga para explorar serviço aéreo público; ou

II - extinção da autorização ou concessão para operar.

Parágrafo único. Em caso de dissolução da sociedade, o distrato social deve ser previamente aprovado pela ANAC antes de ser apresentado ao Registro do Comércio.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 16 A empresa deve providenciar o distrato social e/ou a liquidação da sociedade empresária ou alteração contratual retirando o serviço aéreo público do objeto e da denominação social, em caso de:

I - não obtenção ou desistência na obtenção de outorga para explorar serviço aéreo público; ou

II - extinção da autorização ou concessão para operar, nos termos do artigo 23.

Parágrafo único. Em caso de dissolução e/ou a liquidação da sociedade empresária, o distrato social deve ser previamente aprovado pela ANAC no prazo de 15 (quinze) dias antes de ser apresentado ao Registro do Comércio.

Justificativa

A minuta cuida apenas da dissolução social voluntária em caso de distrato (consensual) do vínculo. Entretanto, a Lei Civil admite ainda como forma de dissolução das sociedades:

- A resolução social em relação a um sócio para as sociedades contratuais, em razão de decisão da maioria;
- O exercício do direito de retirada por sócio dissidente;
- A dissolução parcial por força de decisão judicial ante fato de gravidade considerável;
- A exclusão de sócio faltoso por deliberação da maioria;
- A exclusão progressiva de sócio via acordo de quotistas ou acionistas que preveja direito de call and put.

Portanto, recomenda-se aqui a inclusão de “liquidação da sociedade empresária” para que a Seção referente ao encerramento das sociedades empresárias exploradas de serviços aéreos públicos fique completo.

Recomenda-se também a mesma alteração no inciso, a fim de mostrar concatenação entre os artigos da Resolução, amarrando os artigos de maneira mais robusta.

Recomenda-se a inclusão do termo “nos termos do artigo 23” no inciso II, a fim de mostrar concatenação entre os artigos da Resolução, amarrando os artigos de maneira mais robusta.

Por fim, recomenda-se a inclusão de uma prazo de 15 dias para a ANAC aprovar o distrato social, a fim de concatenar a Resolução, deixando-a de acordo com o artigo 6º, pár. 2º

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A redação do artigo 16 (renumerado para artigo 17) foi alterada conforme proposto:

Art. 17 A empresa deve providenciar o distrato social e/ou a liquidação da sociedade empresária ou alteração contratual retirando o serviço aéreo público do objeto e da denominação social, em caso de:

Por outro lado, a inclusão do termo “nos termos do artigo 23” no inciso II não se justifica, na medida em que as providências requeridas pelo artigo 16 aplicam-se a todos os casos de extinção da outorga, o que inclui, por exemplo, a extinção da outorga pelo termo do prazo outorgado sem que o regulado obtenha a correspondente renovação.

Quanto à previsão de prazo peremptório de 15 dias para a ANAC aprovar o distrato social, igualmente visualiza-se que a medida deixa de ser aplicável, visto que a nova redação do artigo 5º deixou de prever prazos peremptórios para a aprovação de atos constitutivos no âmbito da ANAC conforme comentado na avaliação da contribuição número 2.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAM Linhas Aéreas S.A

Organização: [EM BRANCO]

CONTRIBUIÇÃO Nº 28

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 23 A concessão ou autorização para a exploração dos serviços aéreos públicos pode ser extinta nas seguintes situações:

IV -falência;

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 23 A concessão ou autorização para a exploração dos serviços aéreos públicos pode ser extinta nas seguintes situações:

IV –falência decretada em juízo;

Justificativa

Recomenda-se a inclusão do termo “decretada em juízo” para evitar qualquer interpretação de aplicabilidade deste artigo em caso de ocorrer um simples pedido de falência.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A redação do artigo 23, IV, (renumerado para artigo 18, IV) foi alterada conforme proposto para deixar claro que o simples pedido de falência não enseja a aplicabilidade do artigo:

Art. 18 A concessão ou autorização para a exploração dos serviços aéreos públicos pode ser extinta nas seguintes situações:

IV –falência decretada em juízo;

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RICARDO FARIAS

Organização: ABTAER - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS

CONTRIBUIÇÃO Nº 29

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 17 O interessado deve possuir certidão negativa, ou certidão positiva com efeitos de negativa, referente a débitos inscritos na dívida ativa da ANAC para a aprovação de qualquer pedido tratado por esta Resolução.

Art. 18 Para efeito de prova de manutenção de regularidade fiscal, as concessionárias de serviços aéreos públicos devem apresentar a seguinte documentação:

I - prova de Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

II - prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social;

III - prova de regularidade para com a Fazenda Nacional mediante a apresentação de certidão conjunta emitida pela Secretaria de Receita Federal do Brasil – RFB e pela Procuradoria - Geral da Fazenda Nacional

– PGFN, que abrange a situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei no 8.212, de 24 de julho de 1991;

IV - prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou Distrital, de acordo com o disposto no artigo 29, inciso III, da Lei nº 8.666/93, dentro do prazo de validade;

V - prova da regularidade dos recolhimentos do FGTS, expedida pela Caixa Econômica Federal, conforme alínea “a”, do artigo 27, da Lei nº 8.036/1990, devidamente atualizada; e

VI - prova de regularidade trabalhista, por meio de certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho.

Art. 19 As concessionárias devem encaminhar à ANAC toda a documentação relacionada no art. 18 desta Resolução até o dia 1º de abril de cada ano.

Parágrafo único. Os documentos comprobatórios da regularidade fiscal devem possuir validade posterior à data estabelecida para seu encaminhamento.

Art. 20 Depois de comprovada a regularidade fiscal, a situação da concessionária será considerada regular, nos termos do art. 18, até o dia 31 de março do ano subsequente, salvo em caso de solicitação de renovação da concessão.

Art. 21 Em caso de descumprimento do prazo do artigo 19, a concessionária será considerada em situação irregular.

Parágrafo único. A concessionária que tiver sua situação caracterizada como irregular deve comprovar a regularidade fiscal a cada apresentação de pleitos perante a ANAC, não cabendo o prazo estabelecido no artigo 20.

Art. 22 A ANAC pode, a qualquer momento, solicitar de todos os exploradores de serviços aéreos públicos os documentos citados no art. 18 desta Resolução para a apuração da regularidade fiscal

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Propõe-se a retirada integral do texto (arts. 17, 18, 19, 20, 21 e 22).;

Justificativa

Dentre as inovações trazidas, criou-se no Capítulo IV da minuta ora submetida à audiência pública uma série de obrigações quanto a “manutenção de regularidade fiscal” do Regulado. Com isso, a Agência pretende condicionar a prestação de qualquer tipo de serviço à comprovação de regularidade fiscal (perante fazendas públicas federal, estadual e municipal, bem como FGTS e trabalhista).

Na prática, é possível verificar que tal expediente muito se assemelha à previsão contida no art. 24, parágrafo único, III da Resolução nº 25/2008/ANAC, por meio do qual a ANAC ameaça Operadores com sanções que incluem a suspensão, cassação ou revogação dos certificados, documento obrigatório para o funcionamento de empresas de táxi aéreo e de manutenção aeronáutica.

O intento da Reguladora inevitavelmente leva à discussão sobre o uso de meios indiretos para fomentar o pagamento de tributos, o qual merece algumas ponderações.

Não se trata de aderir de forma irrefletida à orientação de que esses meios são inadmissíveis, porquanto a prática mostra que a necessidade de obter tais certidões é motivo majoritário para a regularidade fiscal de contribuintes e, por óbvio, para a higidez financeira do Estado. Contudo, a exigência, em prol da segurança jurídica dos cidadãos e da liberdade de iniciativa há de ser prevista em lei e não pode inviabilizar o exercício de atividades econômicas. Do contrário, abre-se margem para que o Fisco deixe de lançar mão dos meios próprios de cobrança de tributos e passe a restringir e limitar as empresas com o mesmo fim.

Desta forma, entende-se que as previsões contidas no Capítulo IV da minuta de Resolução importam, a bem da verdade, em uma sanção política sem qualquer amparo legal.

Aqui, preciso destacar que toda empresa de táxi aéreo e de manutenção de produtos aeronáuticos depende inexoravelmente da ANAC para exercer suas atividades. Isto não ocorre por um desejo próprio, mas porque os compêndios regulatórios vigentes, editados pela própria Autoridade, assim impõem.

Para que as operações das Associadas da ABTAER sejam viabilizadas, é preciso que estas se reportem (quase que diariamente) à ANAC, a fim de que seus pedidos de homologações, registros, assentamentos de empregados, concessões, certificados, transferências de propriedade de aeronaves e outros requerimentos sejam analisados e chancelados pela autoridade de aviação civil. Veja-se, apenas a título de exemplificação, que qualquer mudança no contrato social da empresa, por mais singela que seja, precisa ser aprovada antes de ser encaminhada à Junta Comercial, sob pena de aplicação de multa.

Em linhas claras pode-se afirmar: a recusa da ANAC em razão da não comprovação de regularidade fiscal implica, invariavelmente, na paralização das atividades empresariais.

Desta feita, negar a prestação de qualquer tipo de serviço em razão da existência de eventuais débitos não parece ser razoável, eis que, além de não haver qualquer previsão Legal para tanto, o Ente Regulador possui meios processuais hábeis para assegurar o recolhimento de seus créditos, inclusive com grandes privilégios de ordem processual.

A incapacidade Governamental (de modo geral) em segurar o déficit público muitas vezes leva as Instituições a ele atreladas a percorrerem caminhos tortuosos para se chegar a um aumento de receitas. A questionada previsão, na medida em que causa uma preocupante restrição ao desenvolvimento da atividade econômica, configura uma verdadeira sanção política, o que vem sendo considerado inválido pelo Supremo Tribunal Federal em uma venerável linha de precedentes.

Ao julgar a paradigmática ADI nº 173-6, o Ministro Joaquim Barbosa conceituou estas como sendo as restrições não-razoáveis ou desproporcionais ao exercício da atividade econômica ou profissional lícita, utilizadas como forma de indução ou coação ao pagamento de tributos. Conforme inteligência da lição citada e da jurisprudência da Corte Suprema, as sanções

políticas podem assumir uma série de formatos. A interdição de estabelecimento e o embaraço das práticas rotineiras são apenas os exemplos mais corriqueiros.

Um dos motivos determinantes para afastar o capítulo questionado do mundo jurídico é que ele acaba por violar o direito de acesso ao Estado, tanto no âmbito administrativo quanto judicial, na medida em que dificulta maiores questionamentos acerca da aplicação e da própria validade dos débitos inquinados.

Ora, como a odiosa restrição à atividade econômica pode comprometer a própria existência da empresa ou o desempenho empresarial, a sanção política pode fulminar qualquer processo administrativo ou judicial tendente a levantar questionamentos de ordem legal. Não é difícil entender que um empresário, acochado pelo risco de fechamento de seu negócio, prefira se submeter à exigência que asseguraria seu funcionamento, dado o caráter capital da pena aplicada.

Ademais, ainda que o Regulado opte por insistir no exame de validade de determinado débito, é inequívoco que a interrupção das atividades econômicas coloca um óbice pragmático relevante à manutenção do processo administrativo ou judicial: uma empresa fechada terá menos recursos financeiros para manter um litígio.

Sobre outro ponto de vista, pode-se afirmar que esta sanção política também viola o próprio devido processo legal na medida em que implica no abandono dos mecanismos previstos em Lei para cobrança de débitos (tributários ou não), em favor de instrumentos oblíquos de coação e indução.

Em julgamento paradigma, o Ministro Celso de Mello assim se pronunciou:

A circunstância de não se revelarem absolutos os direitos e garantias individuais proclamados no texto constitucional não significa que a Administração Tributária possa frustrar o exercício da atividade empresarial ou profissional do contribuinte, impondo-lhe exigências gravosas, que, não obstante as prerrogativas extraordinárias que (já) garantem o crédito tributário, visem, em última análise, a constranger o devedor a satisfazer débitos fiscais que sobre ele incidam.

O fato irrecusável, nesta matéria, como já evidenciado pela própria jurisprudência desta Suprema Corte, é que o Estado não pode valer-se de meios indiretos de coerção, convertendo-os em instrumentos de accertamento da relação tributária, para, em função deles – e mediante interdição ou grave restrição ao exercício da atividade empresarial, econômica ou profissional – constranger o contribuinte a adimplir obrigações fiscais eventualmente em atraso. (RE 413782, Relator(a): Min. MARCO AURÉLIO, Tribunal Pleno, julgado em 17/03/2005, DJ 03-06-2005 PP-00004 EMENT VOL-02194-03 PP-00618 LEXSTF v. 27, n. 320, 2005, p. 286-308 RT v. 94, n. 838, 2005, p. 165-176 RDDT n. 120, 2005, p. 222)

Ainda, importante citar que a orientação firmada pelo Supremo Tribunal Federal, ao rechaçar a aplicação de sanções políticas – independente de sua forma, também se funda no direito

fundamental ao exercício de atividade lícita (vide art. 170, p. único/CF). Tal entendimento, já assente, encontra-se consolidado nos enunciados sumulares de nº 70, 323 e 547 do Tribunal.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

As disposições dos artigos 17 a 22 tratam de estabelecer procedimentos de verificação anual da regularidade fiscal.

Convém retomar que o zelo para que as empresas mantenham regularidade com as obrigações fiscais e previdenciárias, bem como com o pagamento das taxas à ANAC, constitui-se em um dos objetivos da ANAC no âmbito da regulação dos serviços aéreos, nos termos do art. 10, IV, do Regulamento da Agência, aprovado por meio do Decreto nº 5.731/20061.

Conforme apontado pelos estudos prévios, a formalização de procedimentos para verificação da manutenção da regularidade das empresas reguladas contribui para a criação de um ambiente regulatório estável e claro para o poder concedente e para as entidades reguladas.

Resta, pois, investigar de qual forma o zelo pela manutenção da regularidade das empresas prestadoras de serviços aéreos atenderá de melhor maneira à finalidade da medida e aos demais princípios norteadores da administração pública.

Sobre essa perspectiva, há que se considerar o interesse público pela continuidade da prestação dos serviços aéreos, consagrado, inclusive, pelo Decreto de Instalação da ANAC². Ademais, a Política Nacional de Aviação Civil estabelece que “*a prestação adequada do serviço de transporte aéreo público regular por operadores pressupõe CONTINUIDADE, REGULARIDADE e PONTUALIDADE DO SERVIÇO, entre outros, sem os quais se descaracteriza*”.

Anote-se, ainda, que, para a prestação dos serviços públicos que se deseja ofertar, é totalmente imprescindível que o interessado mantenha-se regular no que diz respeito aos

¹ Art. 10. Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da ANAC visará especialmente a:

I - assegurar às empresas brasileiras de transporte aéreo regular a exploração de quaisquer linhas aéreas domésticas, observadas, exclusivamente, as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado;

II - manter, enquanto forem atendidas as exigências regulamentares de prestação de serviço adequado, os horários alocados às empresas de serviços aéreos para pouso e decolagem nos aeroportos;

III - assegurar a liberdade tarifária; e

IV - zelar para que as empresas de prestação de serviços mantenham regularidade com suas obrigações fiscais e previdenciárias, bem como com o pagamento de taxas à Agência e de tarifas e preços públicos específicos devidos pela utilização de serviços de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

²² Art. 9º No exercício de seu poder normativo e de coordenação, supervisão e fiscalização dos serviços aéreos e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, cabe à ANAC disciplinar, dentre outros aspectos, a outorga, a exploração, a administração e a utilização dos serviços aéreos e de infra-estrutura, com vistas a:

(...)

III - assegurar o princípio da confiabilidade do serviço público, garantindo a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, regularidade, **continuidade**, atualidade, generalidade e cortesia na prestação dos serviços públicos;

(...)

VIII - preservar o cumprimento das obrigações de **continuidade da prestação de serviços**; e

aspectos técnicos referentes à segurança das operações aéreas, aspectos que devem ser assegurados pela Agência independentemente da regularidade fiscal. Em outras palavras, significa dizer que a aptidão da regulado no que diz respeito aos padrões de segurança operacionais requeridos são aferidos de forma independente da regularidade fiscal.

Consigne-se, ainda, a interpretação do poder judiciário no sentido da impossibilidade de impor o pagamento de tributos como premissa para o desenvolvimento de atividades econômicas, conforme ilustrado pela contribuição em análise.

Assim, o panorama em que se desenvolve a prestação de serviços aéreos levou ao estabelecimento de procedimento de verificação da regularidade fiscal das empresas exploradoras de serviços aéreos públicos a ser executado como aspecto condicionante à outorga e às correspondentes renovações.

No que diz respeito à previsão do artigo 17 que consigna a obrigatoriedade de apresentação de certidão negativa, ou certidão positiva com efeitos de negativa, referente a débitos inscritos na dívida ativa da ANAC para a aprovação de qualquer pedido tratado pela Resolução em elaboração, cumpre-nos mencionar que tal previsão já está interiorizada nos regulamentos da ANAC consoante disposição art. 24, parágrafo único, III, da Resolução ANAC 25/2008, que dispõe sobre as medidas administrativas que serão adotadas após a inscrição, na dívida ativa da ANAC, de débito relativo ao pagamento de multas aplicadas pela Agência:

Art. 24. Cabe à Superintendência de Administração e Finanças – SAF a cobrança e gestão financeira dos valores referentes ao pagamento de multas devidas em razão das decisões definitivas.

Parágrafo único. Nos casos de inadimplência, a SAF deverá providenciar:

I - a inclusão do inadimplente no Sistema de Consulta de Multas; (Redação dada pela Resolução n° 114, de 29.9.2009)

II - a inclusão do inadimplente no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal – CADIN, nos termos da Lei n° 10.522, de 19 de julho de 2002;

III - a remessa dos processos à Procuradoria para fins de inscrição do débito correspondente na Dívida Ativa da União, após a qual ocorrerá impedimento do inadimplente à realização de homologações, registros, concessões, transferências de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços. (Redação dada pela Resolução n° 114, de 29.9.2009)

Dispensável, pois, a reprodução na presente norma de disposição que já está disposta na regulamentação da Agência.

Cumpra-se, ressaltar, todavia, que ainda que o dispositivo esteja ausente da Resolução em elaboração, após a inscrição de débito em Dívida Ativa da ANAC ocorrerá o impedimento do inadimplente à realização de homologações, registros, concessões, transferência de propriedade de aeronaves e certificados ou qualquer prestação de serviços enquanto o disposto na Resolução n° 25/2008 estiver em vigor.

Pelo exposto, a contribuição apresentada foi incorporada à Resolução proposta e, conseqüentemente, os artigos 17 a 22 foram suprimidos. Ademais, com o fito de estabelecer os documentos que serão exigidos para fins de apuração da regularidade fiscal nos pedidos de outorga para a exploração de serviços aéreos, foi incluído o artigo 11 na minuta de Resolução com a seguinte redação:

Art. 11 Para a outorga da concessão ou da autorização de serviço aéreo público, deve ser apresentada a seguinte documentação para efeitos de prova de regularidade fiscal:

I - prova de Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

II - prova de regularidade para com a Fazenda Nacional mediante a apresentação de certidão conjunta emitida pela Secretaria de Receita Federal do Brasil – RFB e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional – PGFN, que abrange a situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei no 8.212, de 24 de julho de 1991;

III - prova da regularidade dos recolhimentos do FGTS, expedida pela Caixa Econômica Federal, conforme alínea “a”, do artigo 27, da Lei nº 8.036/1990, devidamente atualizada; e

IV - para as concessionárias de serviços aéreos públicos, prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social;

V - para as concessionárias de serviços aéreos públicos, prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou Distrital, de acordo com o disposto no artigo 29, inciso III, da Lei nº 8.666/93, dentro do prazo de validade;

VI – para as concessionárias de serviços aéreos públicos, prova de regularidade trabalhista, por meio de certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RICARDO FARIAS

Organização: ABTAER - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS

CONTRIBUIÇÃO Nº 30

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Art. 5º, § 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art. 5º, § 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aceitos e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial a partir da data de protocolo do documento na ANAC.

Justificativa

A dinâmica do mercado empresarial aeronáutico por vezes é incompatível com a delonga do trâmite interno de aprovação da ANAC (aqui incluem-se também os 15 dias citados no dispositivo questionado da minuta), o que pode implicar a perda de negócios, como por exemplo a inviabilidade de participação em certames licitatórios.

Como bem se sabe, a necessidade de prévia aprovação dos atos constitutivos decorre basicamente de uma preocupação com transferências representativas de ações ou cotas sociais e o estabelecimento de controles societários indesejados.

Assim, alterações de baixa complexidade deveriam ser consideradas como aceitas a partir do momento de seu protocolo na Agência. Tal medida prestigiaria a indústria aeronáutica (especialmente aqueles segmentos prestadores de serviços públicos) que se vê em meio a uma verdadeira crise, sem qualquer amparo por parte do Governo Federal.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A análise da contribuição número 03 resultou em nova redação do artigo 5º que contempla a ideia sugerida pela manifestação ora em análise, conforme reproduz-se:

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão ou cisão presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro diretamente no Registro do Comércio.

§ 3º Os atos societários registrados no Registro do Comércio descritos no § 2º acima devem ser encaminhados para conhecimento e fiscalização da ANAC em até 30 (trinta) dias após o efetivo registro no Registro do Comércio.

§ 4º Caso ulteriormente se verifique que o ato descrito no § 2º foi registrado no Registro do Comércio em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo

administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGISTICA DA SEAE/MF

Organização: SEAE/MF

CONTRIBUIÇÃO Nº 31

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Antes de publicar o normativo proposto, é oportuno aproveitar o ensejo de avaliar se o instituto da concessão é o mais indicado para o transporte regular de passageiros, ou se deve ser proposta alteração na legislação pertinente.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

É oportuno que a ANAC, juntamente com a SAC realize estudos para identificar qual o instrumento de outorga mais adequado para os serviços aéreos públicos regulares, conforme recomendação dada pelo TCU no Acórdão nº 346/2008-TCU-Plenário, em particular, no que dispõe o item 9.1, subitens 9.1.1 a 9.1.3.

Justificativa

Há que se ressaltar, que já foi tema de reunião do CONAC em 2009 a recomendação do Tribunal de Contas da União – TCU disposto no Acórdão nº 346/2008-TCU-Plenário, em particular, no que dispõe o item 9.1, subitens 9.1.1 a 9.1.3, reproduzido abaixo, in verbis :

“(…) 9.1. determinar ao Conselho de Aviação Civil (CONAC), com fundamento no art. 43, I, da Lei 8.443/92 c/c art. 250, II, do Regimento Interno deste Tribunal, que:

9.1.1. ante o disposto no Decreto 3.564, de 17 de agosto de 2000, realize estudos para avaliar, diante dos fatos apresentados neste relatório, e do processo de desregulamentação do setor aéreo, se o instituto da concessão é o mais indicado para o transporte regular de passageiros, ou se deve ser proposta alteração na legislação pertinente;

9.1.2. caso o estudo mencionado no subitem anterior venha a concluir que o instituto da concessão é o mais adequado, adote as medidas necessárias no sentido de:

9.1.2.1. propor as devidas adaptações na Lei 7.565/86, legislação específica dos serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, de modo que seja atendido o disposto no art. 175 da Constituição Federal e que o Código Brasileiro de Aviação se coadune com os dispositivos da Lei 8.987/95, conforme disposto no parágrafo único do art. 1º desta Lei;

9.1.2.2. adequar os termos das cláusulas dos contratos de concessão que vierem a ser celebrados, em observância ao disposto no art. 23 da Lei 8.987/95 c/c a Lei 7.565/86; Acesso: Público Audiência Pública nº 07/2015 da ANAC

9.1.3. envie ao TCU, no prazo de 90 dias, relatório contendo as medidas e os prazos previstos para as ações a serem tomadas com vistas a solucionar os problemas relativos à outorga de novas concessões no setor aéreo;”

9. Ante o disposto, era consenso a proposta de utilização do instrumento da autorização (e não de concessão) para a exploração de transporte aéreo regular de passageiros como uma alternativa de regulação para o setor aéreo, coerente com a promoção da eficiência econômica e com as especificidades do serviço prestado, com base na liberdade tarifária, de oferta, de entrada e saída de empresas, e na proposição de critérios mínimos de qualidade para a prestação dos serviços.

10. Embora a recomendação não tenha sido dada pelo TCU à ANAC, permanece a utilização dos instrumentos jurídicos de autorização e concessão de forma incoerente com a Lei nº 8.987/95, o que poderia também ser avaliado pela agência em sua proposta de normativo. Isso porque a minuta de resolução em tela replica o conceito do CBA, de que as concessões são outorgadas para transporte aéreo público regular de passageiros e a autorização para transporte aéreo não regular. Sugere-se oportuno estudar o uso do instrumento de outorga mais adequado para os serviços aéreos públicos regulares.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Com efeito, o acórdão do Tribunal de Contas da União – TCU nº. 346/2008-TCU-PLENÁRIO, de 13/03/2008, determinou que o Conselho de Aviação Civil – CONAC, em um prazo de 90 dias, realizasse estudo para avaliar se o instituto da concessão seria o mais indicado para o transporte regular de passageiros, ou se deveria ser proposta alteração na legislação.

Desta maneira, o CONAC, em 06/11/2008, emitiu a Resolução nº. 007/2008, que declarou a inadequação do instituto da concessão na exploração comercial de serviços aéreos, e considerou o instituto da autorização o mais adequado para a outorga de tais serviços.

Dirimiu-se, pois, a discussão de qual seria o instituto mais adequado a ser utilizado para a outorga de exploração de serviços aéreos, restando pacificado que a autorização administrativa é o elemento mais adequado.

Referido entendimento, todavia, só poderá ser levado a efeito após alteração da legislação, notadamente a Lei 7.565/86 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Por fim, corrobora ainda o entendimento acima, o Projeto de Lei 6961/2010, proposto pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), de alteração ao CBA, no qual consta:

4. Especificamente no que toca ao transporte aéreo regular doméstico, segmento de maior expressão no conjunto dos serviços aéreos, constatou-se elevado grau de defasagem entre o modelo estabelecido pelas normas vigentes e o atual estágio da aviação no país e no mundo. Com efeito, em exame realizado pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão nº. 346/2008/Plenário, de 13 de março de 2008), chamou-se a atenção para os problemas que o regime de concessão tem gerado tanto no aspecto jurídico-institucional como econômico-regulatório, revelando-se pertinente a substituição das diretrizes que orientam esse segmento.

5. Estudos realizados no âmbito deste Ministério da Defesa levaram ao entendimento de que o instituto da autorização é, jurídica e economicamente, o mais adequado ao atendimento dos interesses do Estado – titular do serviço público de transporte aéreo -, das empresas que o ofertam e dos consumidores. A partir da experiência de outros setores, verificou-se que, por esse regime, o Poder Público diminui as barreiras à entrada no setor e estimula em maior grau a competição entre os agentes. Como

resultado, eleva-se a eficiência do setor, diminuem-se os custos regulatórios e aumentam-se a oferta e a qualidade dos serviços à população.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Renato Covelo

Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 32

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Seção I

Da prévia aprovação de atos constitutivos e suas modificações

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro na Junta Comercial após 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo da minuta de alteração na ANAC, caso a Agência não tenha emitido manifestação expressa durante esse período.

§ 3º Caso posteriormente se verifique que o ato aprovado na forma do parágrafo anterior foi arquivado na Junta Comercial em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Seção I

Da prévia aprovação de atos constitutivos e suas modificações

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro de Comércio.

§ 2º Todas e quaisquer alterações de atos constitutivos que não versem absolutamente sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão, cisão ou exclusão da atividade aérea outorgada do objetivo social ou do nome empresarial podem ser apresentados para registro na Junta Comercial sem necessidade de aprovação prévia da ANAC.

§ 3º Os atos societários registrados na Junta Comercial descritos no § 2º acima deverão ser encaminhados para conhecimento da ANAC em até 30 (trinta) dias após o efetivo registro na Junta Comercial.

§ 4º Caso posteriormente se verifique que o ato arquivado na forma do parágrafo anterior foi arquivado na Junta Comercial em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.

Justificativa

Prezados Senhores,

Entendemos ser nobre a intenção da ANAC de desburocratizar o registro de atos societários corriqueiros e que de forma alguma impactem nos objeto social e controle societário da companhia. A necessidade de aprovação prévia de alterações societárias que versem sobre assuntos do dia-dia das companhias aéreas tais como (i) aberturas, encerramentos ou alteração de endereço de filiais, (ii) normas internas de condução dos negócios que de alguma forma estejam refletidos nos estatutos sociais, e (iii) cláusulas gerais de governança corporativa que forma alguma conflitam com os artigos 180 e seguintes do Código Brasileiro de Aeronáutica (“CBA”) não devem ter a obrigatoriedade de passar pela aprovação prévia da ANAC.

Tais assuntos não colocam em risco os preceitos do CBA e muito menos a capacidade jurídica do concessionário de serviço de transporte aéreo público regular. Em um ambiente empresarial dinâmico e de forte concorrência, submeter para aprovação prévia da ANAC tais atos constitutivos geram um burocracia e perda de tempo preciosos tanto para a ANAC como para as empresas aéreas.

Em pesquisa junto as demais Agências Reguladoras, notamos que somente a ANAC exigia a aprovação prévia de atos societários simples. Acabaram com esse procedimento trará agilidade e econômica para todos os envolvidos no setor aéreo.

As alterações propostas acima visam simplificar o texto original, de forma que se afaste a necessidade prevista nos parágrafos 2º e 3º, que ao nosso ver gera uma insegurança jurídica ao autorizar o registro de atos que “presumem-se aprovados” pela ANAC depois de 15 dias, sendo que depois a ANAC pode desconsiderar o ato aprovado por qualquer motivo. Sabemos todos que o prazo de aprovação da ANAC de qualquer ato societário é muito maior que 15 dias, sendo em média de 90 dias. Ter uma resposta negativa da ANAC depois do ato ter sido registrado e se tornado público gera um dano muito maior e perigoso para os negócios das empresas aéreas.

Assim, nossa sugestão é que tais atos sejam automaticamente aprovados e depois simplesmente arquivados na ANAC. Caso após o arquivo a ANAC verifique por inspeção que tais atos infringem o CBA e esta Resolução, ai sim os mesmos podem ser cancelados e a companhia infratora responder a processo administrativo.

Entendemos que as sugestões acima tornam tanto a ANAC como as concessionárias mais eficientes, desburocratizando e gerando menos trabalhos desnecessários aos técnicos das Agências.

Atenciosamente,

Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

A análise da contribuição número 02 resultou em nova redação do artigo 5º que contempla a ideia sugerida pela manifestação ora em análise, conforme reproduz-se:

Art. 5º Os atos constitutivos das sociedades empresárias que explorem ou que pretendam explorar serviços aéreos públicos, bem como suas modificações, dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 1º Os atos mencionados no art. 185, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, também dependem de prévia aprovação da ANAC para serem apresentados ao Registro do Comércio.

§ 2º As alterações de atos constitutivos que não versem sobre composição societária, direção, transformação, incorporação, fusão ou cisão presumem-se aprovados e podem ser apresentados para registro diretamente no Registro do Comércio.

§ 3º Os atos societários registrados no Registro do Comércio descritos no § 2º acima devem ser encaminhados para conhecimento e fiscalização da ANAC em até 30 (trinta) dias após o efetivo registro no Registro do Comércio.

§ 4º Caso ulteriormente se verifique que o ato descrito no § 2º foi registrado no Registro do Comércio em desacordo com dispositivo legal, o mesmo será declarado nulo ou anulável, sem prejuízo de instauração de processo administrativo sancionatório com vistas à apuração para aplicação de multa ou cassação da autorização ou concessão outorgada.