



**Relatório de análise das contribuições  
referentes à Audiência Pública nº 19/2019,  
de alteração da Resolução 472/2018.  
(período das contribuições: 3/9/2019 a 18/10/2019)**

## INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 19/2017, publicado no Diário Oficial da União de 3 de setembro de 2019, Seção 3, página 84, a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de Diretoria realizada em 27 de agosto de 2019, resolveu submeter à audiência pública a proposta de alteração da Resolução 472, de 6 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Em particular, propõe-se majoração dos valores das multas por meio da alteração ou inclusão, nos Anexos da Resolução 472/2018, de dispositivos com sanções pecuniárias específicas relacionadas às condutas infracionais caracterizadas pelo Transporte Aéreo Clandestino - TACA e Manutenção Aeronáutica Clandestina - MACA, considerando que a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator e o valor estimado do prejuízo ou dano causado são incompatíveis com os valores atualmente previstos.

Os documentos foram publicados no site desta Agência na internet, no endereço <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>, até as 24 horas do dia 18 de outubro de 2019.

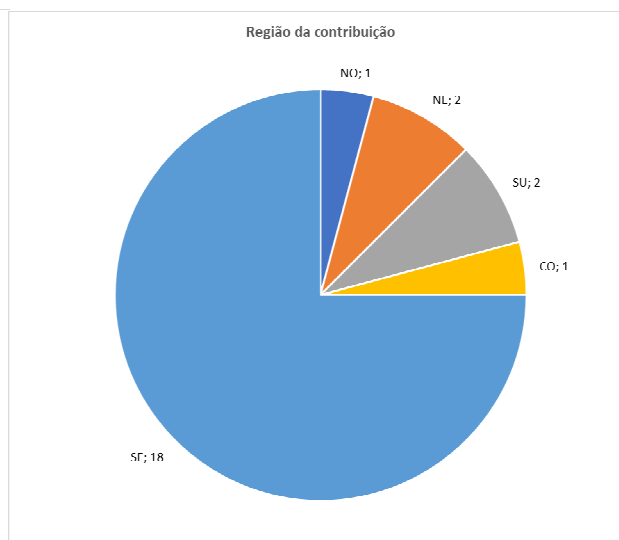
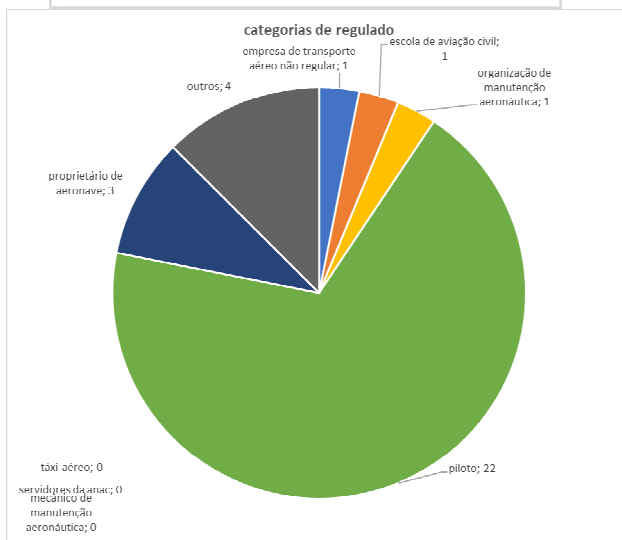
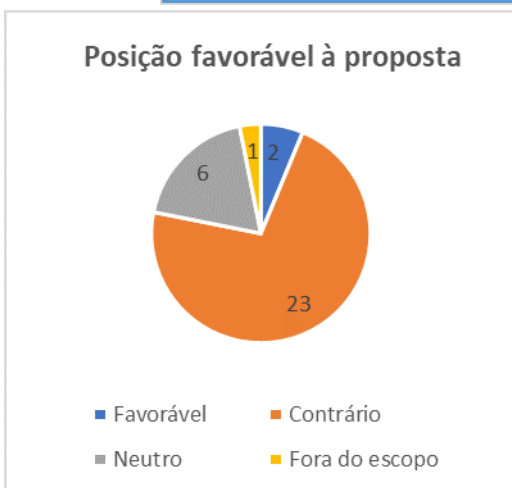
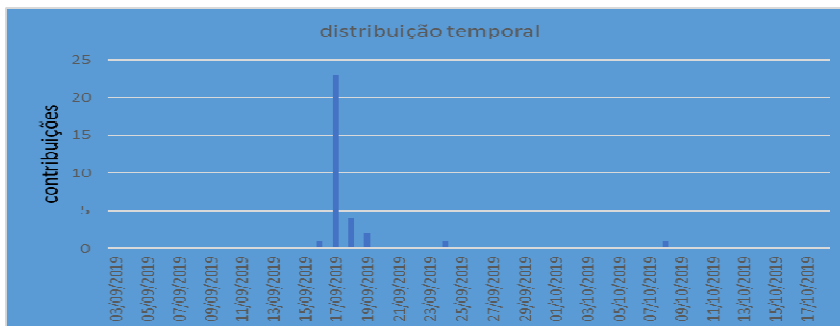
Conforme disposto no artigo 45º do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos: I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC; II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões; III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC. Ao longo dos 45 (quarenta e cinco) dias de audiência foram recebidas 32 contribuições de diversos segmentos da sociedade relacionada com a aviação civil.

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 19/2019.

As contribuições foram recepcionadas por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio da ANAC. A equipe responsável pelo processo de alteração regulamentar então tratou todas as sugestões e críticas recebidas e promoveu as alterações que se mostraram alinhadas aos objetivos da Agência. Cada uma das contribuições é apresentada e avaliada a seguir em formulário individualizado, contendo campos específicos para a identificação do colaborador, informação do trecho da minuta a ser discutido ou aspecto não previsto que se propõe a abordar, de trecho sugerido para alteração ou inclusão e justificativa. A resposta da ANAC a cada contribuição desfecha os respectivos formulários. Do conjunto de contribuições apresentadas pelos colaboradores, cinco foram parcialmente atendidas e a proposta foi, então, ajustada de modo a contemplá-las.

Antes da análise individualizada, apresenta-se a seguir alguns dados estatísticos agregados sobre as contribuições recebidas. Como já observado, no total, foram recepcionadas 32 contribuições.

A maior parte (23) destas contribuições foi recebida no dia 17 de setembro. Todas as regiões do país participaram, com destaque para a Região Sudeste com 16 contribuições. Em termos de categoria de regulado, ressalta-se a participação dos Pilotos com 22 contribuições. Em relação a aceitação da proposta, os colaboradores, em sua maioria, 23, ou 75%, se posicionaram contrários às alterações pretendidas. Duas contribuições apoiaram a iniciativa da ANAC. Há 1 contribuição que agrega uma denúncia que é tratada em processo específico por esta agência reguladora. A seguir seguem gráficos ilustrando estas análises estatísticas.



### ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

1

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.962</b>	
<b>Colaborador: Osvaldo do Carmo dr Ceza</b>	
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>	
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>	
Art. 2º	
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Não concordo	
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>	
Não concordo	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
A contribuição apenas informa discordância em relação ao teor da norma, inexistindo fator a ser analisado.	

2

<b>CONTRIBUIÇÃO No.8.963</b>	
<b>Colaborador: Deusdedit Carlos Reis</b>	
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>	
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>	
Art. 4º	
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Apoio à iniciativa!	
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>	
Fui investigador de acidentes aeronáuticos por 20 anos e nesse período pude constatar o estrago que os TACA e MACA faziam pra (sic) aviação civil brasileira. Apoio a iniciativa da Anac, e desejo sucesso nessa empreitada que, por certo, enfrentará resistência por àqueles cujo único interesse é ganhar dinheiro a qualquer custo!	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
A contribuição apresentada pelo interessado não indica uma providência administrativa a ser adotada, apenas demonstra estar de acordo com a proposta apresentada, portanto não há uma contribuição a ser respondida.	

3

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.964</b>	
<b>Colaborador: philippe.ciandrini@bol.com.br</b>	
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>	
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>	
Art. 1º	
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Minha contribuição é para que a Anac busque desburocratizar a abertura de Taxi Aéreo, inclusive voltando o Taxi Aéreo Individual, facilitando assim a vida de quem busca trabalhar direito e não permaneça na ilegalidade, o TACA só existe por conta da ANAC com suas burocracias absurdas e descabinadas (sic)	
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>	
A Agencia precisa evoluir e buscar copiar a FAA e EASA	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado referente ao projeto de ato normativo em tela, é preciso esclarecer que o escopo do projeto é definir as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. A revisão dos atos normativos que estabelecem procedimentos para outorga de autorização ou concessão para operar é objeto de estudo pelas áreas competentes, porém não possui pertinência temática com o projeto ora apresentado, motivo pelo qual a contribuição apresentada deve ser rejeitada.	

4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.965</b> <b>Colaborador: PAULO MARCIO DIAS FERREIRA DE SOUZA</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 2º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores praticados atualmente já são altos.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores praticados atualmente já são altos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.</p> <p>A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.</p> <p>Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.</p> <p>Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.</p>

5

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.966</b> <b>Colaborador: PAULO MARCIO DIAS FERREIRA DE SOUZA</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 3º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores praticados atualmente já são altos.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores praticados atualmente já são altos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.</p> <p>A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de</p>

manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.

Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.

Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

6

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.967</b>
<b>Colaborador: PAULO MARCIO DIAS FERREIRA DE SOUZA</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 4º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Excluir completamente a Resolução 472.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores praticados atualmente já são altos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A matéria em questão deve ser regulada pelo poder público a fim de garantir a prestação de serviços aéreos com níveis adequados de segurança.</p> <p>Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.</p> <p>A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.</p> <p>Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.</p> <p>Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.</p>

7

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.968</b>
<b>Colaborador: PAULO MARCIO DIAS FERREIRA DE SOUZA</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 5º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Excluir completamente a Resolução 472.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores praticados atualmente já são altos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:

A matéria em questão deve ser regulada pelo poder público a fim de garantir a prestação de serviços aéreos com níveis adequados de segurança.

Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.

A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.

Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.

Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

8

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.969</b>
<b>Colaborador: Eduardo Guimaraes de Castro Prado</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 3º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Meu voto é que seja excluído esta proposta como um todo.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Aumento das multas não aumentará a adernência (sic) às regulamenações (sic), e sim a diminuição dos custos e da burocracia para se conseguir licenças para operar Táxi Aéreo.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente. É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor. Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

9

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.970</b>
<b>Colaborador: Lucca Milan Corrêa de Moraes</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores apresentados são abusivos e a proposta é abusiva como um todo, a ANAC esqueceu do seu papel de incentivadora e só foca em penalizações.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>

Os valores abusivos e a criminalização torna (sic) o ambiente desfavorável para a atividade que já opera sobre condições econômicas instáveis.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:  
A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente.

É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor.

Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público.

Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

10

**CONTRIBUIÇÃO Nº 8.971**

**Colaborador: Rafael Tibyriça**

**Categoria do Colaborador: Piloto**

**ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO**

Outros

**CONTRIBUIÇÃO**

Sou contra aumento das multas. Temos que facilitar a aviação e não dificultar como vem acontecendo

**JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR**

Totalmente contra

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:  
A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente.

É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor.

Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público.

Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

11

**CONTRIBUIÇÃO Nº 8.972**

**Colaborador: JAIR LOURENCO MACHADO**

**Categoria do Colaborador: Organização de Manutenção Aeronáutica**

**ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO**

Art. 4º

**CONTRIBUIÇÃO**

Permanecer como está hoje a legislação, com os valores de infração compatíveis com a realidade e dedicar mais a divulgação da segurança de vôo, como palestras, simpósios, seminários como ocorria há tempos atrás, ministrados por regiões. e até mesmos promulgar pelo site da ANAC, palestras e cursos on line sobre o tema. Sou contra o aumento abusivo estabelecido.

**JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR**

Sou contra o aumento proposto, creio que não irá contribuir em nada na segurança de vôo, o que pode



fazer é aumentar a insegurança das oficinas, proprietários, e levando para informalidade, consequentemente aumentado o número dos profissionais sem vínculos com a aviação.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado referente ao projeto de ato normativo proposto, é necessário fazer as seguintes reflexões.

Em primeiro plano é preciso esclarecer que não se trata de taxa ou encargo cobrado por serviços prestados por qualquer ente público, o que poderia aumentar custos operacionais, podendo impulsionar a informalidade, pelo contrário, é uma sanção por operar sem a observância dos requisitos legais, ou seja, o trabalho “informal” (na verdade ilícito) é o maior prejudicado com a medida.

Nesse caso, inaplicável o raciocínio do interessado, posto que o que opera regularmente não é destinatário da norma, a qual atinge os que operam sem deter autorização para tanto.

Com relação à segurança, é preciso destacar que a regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.

O Transporte Aéreo Clandestino (TACA) e a Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA) refletem condutas graves que colocam em risco usuários bem como uma infinidade de pessoas, posto não observarem requisitos mínimos de segurança. Cumpre ressaltar que os custos suportados pelo táxi aéreo para ter um nível maior de segurança são vultuosos, se a sanção pelo descumprimento da necessidade de cumprir os regulamentos não for onerosa, as sanções podem constituir apenas um custo operacional.

Por todo o exposto a contribuição deve ser rejeitada.

12

#### **CONTRIBUIÇÃO Nº 8.973**

**Colaborador: FLAULLES BOONE BERGAMASCHI**  
**Categoria do Colaborador: Proprietário de aeronave**  
**ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO**

Art. 2º

#### **CONTRIBUIÇÃO**

Art 2 e Art3, onde estão as justificativas para os valores? Como foi calculado e decidido?

#### **JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR**

Caro Chefe de setor. Os valores não podem ser corrigidos/criados dessa forma, é necessário discussão ampla, ouvindo ambos os lados. Não está claro como a anac justifica esses valores. A aviação geral está acabando, neste ritmo em menos de 5 anos não existirá mais. Confio no bom senso das pessoas, por isso peço reflexão.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado referente ao projeto de ato normativo proposto, é necessário fazer as seguintes reflexões.

A proposta não tem por escopo inviabilizar ou impedir a aviação geral, por definição legal (art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica) o serviço aéreo privado deve ser realizado sem remuneração, em benefício do próprio operador.

A proposta tem sim o objetivo de impedir a realização de Transporte Aéreo Clandestino (TACA) e Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA), posto que tais práticas revelam violação à lei em tela e, principalmente, colocam em risco o usuário do serviço, além de outras pessoas que podem ser atingidas pela má prestação do serviço.

A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação

geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC N° 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.

O TACA não segue os mesmos padrões de segurança exigidos do táxi aéreo, o que torna a atividade mais barata, porém menos segura. A inexistência de sanções pela prática seria um incentivo indireto para a ilegalidade, tornando a aviação brasileira mais insegura.

Portanto, a prática em tela é extremamente grave, devendo ser combatida, posto que incentiva a atuação à margem da lei e uma prática arriscada. Dessa forma, em obediência aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, foram estabelecidos valores que inibem a prática de TACA e MACA, de modo a refletir minimamente a gravidade da conduta, sem representar enriquecimento do Estado. Com relação à discussão ampla do tema, a proposta está em audiência pública a fim de permitir a participação dos interessados, contudo é necessário reforçar que a prática deve ser inibida sim, por ser perniciososa.

Portanto, sugere-se a rejeição da contribuição em tela.

13

<b>CONTRIBUIÇÃO N° 8.974</b>
<b>Colaborador: Jean Carlo Ferreira dos Santos</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 5º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Gostaria de pedir que fosse verificado a alteração de valores de multas relacionados está minuta.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Qual a base de cálculos utilizada para ser aplicado tais multas e de que forma a ANAC utiliza estes valores em benefícios da aviação do país. Diariamente, nos pilotos, vemos o valor das taxas e encargos da aviação subir sem haver nenhuma melhora no serviço de atendimento. A falta de profissionais qualificados nos atendimentos da ANAC é recorrente e deixa a desejar. Sendo assim, como aeronauta, peço que sejam revistos valores exorbitantes cobrados em taxas e multas de que não há justificativas cabíveis para um aumento e que os valores já cobrados possam ser usados nas melhorias de serviço, para o melhor andamento da aviação no Brasil.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado referente ao projeto de ato normativo proposto, é necessário fazer as seguintes reflexões. Em primeiro plano é preciso esclarecer que as multas não têm fim arrecadatório, o propósito ao estabelecer os valores em tela, assim como qualquer outra sanção pecuniária, é inibir a prática que já é vedada pela legislação. Nesse caso, não se trata de taxa ou encargo cobrado por serviços prestados por qualquer ente público, mas uma punição pelo descumprimento de uma norma que deve ser por todos observada. A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC N° 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a

sociedade.

O Transporte Aéreo Clandestino (TACA) e a Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA) refletem condutas graves que colocam em risco usuários bem como uma infinidade de pessoas, posto não observarem requisitos mínimos de segurança. Cumpre ressaltar que os custos suportados pelo táxi aéreo para ter um nível maior de segurança são vultuosos, se a sanção pelo descumprimento da necessidade de cumprir os regulamentos não for onerosa, as sanções podem constituir apenas um custo operacional.

Dessa forma, o cálculo adotado deve considerar fatores de proporcionalidade, os quais se subdividem em três manifestações: a adequação, a necessidade e a proporcionalidade em sentido estrito.

A análise da adequação refere-se a uma compatibilidade entre meio e fim, como demonstrado o TACA e a MACA são condutas que devem ser coibidas pelo poder público, devido a sua ilicitude e por colocar em risco usuários e população em geral. Dessa forma, é adequado que as condutas sejam punidas por meio de sanção pecuniária.

A necessidade se reflete no fato de que se a conduta não for apenada ou não for apenada em um valor relevante a norma perde seu valor, posto que pode se tratar de um custo operacional que ainda assim será inferior ao valor investido para agir de acordo com as normas de regência. Por conseguinte, o valor previsto é o mínimo necessário para coibir a prática ilícita, retirando a vantagem concorrencial por descumprimento da lei.

A proporcionalidade em sentido estrito será entendida ao se estudar as consequências da aprovação ou não da norma. No caso concreto, se a norma não for aprovada, haverá um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação. Por outro lado, caso a norma seja aprovada, haverá um real fator a coibir a prática, pesando mais o poder estatal em desfavor do transgressor. Observa-se então que os sacrifícios enfrentados pela aprovação da norma são inferiores aos benefícios de sua aprovação.

Conclui-se, portanto, que a sugestão apresentada não deve ser acolhida.

14

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.975</b>
<b>Colaborador: LUZARDO SILVA SIMAN</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 1º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Acredito que a melhor solução para estes incidentes, seria a desburocratização para abertura de taxi aéreo.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Acredito que o aumento da penalização não atribuirá (sic) em nada para a segurança operacional nem mesmo contribuirá com a fomentação da aviação civil brasileira.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente. É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor. Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público.

15

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº8.976</b>	
<b>Colaborador: Alberto Marques Monteiro do Nascimento</b>	
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>	
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>	
Art. 4º	
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Atividades mencionadas sobre grande pressão fiscalizadoras, obrigando a investir em atividades burocráticas em virtude de constantes mudanças de leis, artigos etc. Convergindo esses lapsos em algumas vezes autuações indevidas	
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>	
Muitas empresas não vão conseguir honrar essas multas e fecharão as portas a ANAC, pode pesquisar e ver q há mais empresas à venda como nunca antes ou seja empresários estão preocupados com o excesso de burocracia,	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente. É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor. Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público. Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.	

16

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.977</b>	
<b>Colaborador: Osvaldo do Carmo de Ceza</b>	
<b>Categoria do Colaborador: Outros</b>	
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>	
Art. 2º	
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
A Alternativa (1) se caracteriza positivamente por ser uma alteração pontual na Resolução 472/2018, existente e em expediente simular a outras oportunidades em que se majoraram as multas da Resolução 25/2008. Se constitui em uma padronização das capitulações das infrações em comento e também considera-se um processo mais célere, considerando a necessidade premente de uma ação da Agência ao tema de impacto à segurança da aviação civil e de expressiva comoção social. A Alternativa (2) se também poderia ser considerada célere, pois seria re-introduzido e fixado um fator de majoração aos patamares já estabelecidos (10 vezes), eliminando ou diminuindo a subjetividade que dificultava a aplicação do dispositivo contido na Resolução 25/2008. A alteração no corpo da Resolução 472/2018 poderia trazer implicações a outros processos sancionatórios da Agência. P	
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>	
A Alternativa (1) se caracteriza positivamente por ser uma alteração pontual na Resolução 472/2018, existente e em expediente simular a outras oportunidades em que se majoraram as multas da Resolução 25/2008. Se constitui em uma padronização das capitulações das infrações em comento e também considera-se um processo mais célere, considerando a necessidade premente de uma ação da Agência ao tema de impacto à segurança da aviação civil e de expressiva comoção social. A Alternativa (2) se também poderia ser considerada célere, pois seria re-introduzido e fixado um fator de majoração aos patamares já estabelecidos (10 vezes), eliminando ou diminuindo a subjetividade que dificultava a aplicação do dispositivo contido na Resolução 25/2008. A alteração no corpo da Resolução 472/2018 poderia trazer implicações a outros processos sancionatórios da Agência. P	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Em atenção à contribuição do interessado, aparentemente houve um corte no teor da manifestação,	

portanto a análise se restringirá ao que efetivamente está presente na manifestação.

A uniformização de procedimentos é algo desejável no processo administrativo, pois permite uma maior objetividade na tomada de decisões e menor grau de subjetividade, contudo, no que tange o processo administrativo sancionador a lógica não é exatamente essa.

Por sua aproximação com o direito penal, principalmente por envolver penas aplicáveis ao regulado, as condutas devem ser bem descritas, de modo que o apenado tenha plena consciência do motivo pelo qual está sendo sancionado e dos valores decorrentes da violação ao ato normativo.

A utilização de fatores de multiplicação, embora possa se ganhar um pouco em celeridade, poderia fazer com que as condutas e valores envolvidos tivessem uma clareza menor, dificultando a compreensão do ato normativo.

Portanto, embora existam pontos positivos na contribuição apresentada, os pontos negativos superam, por isso a contribuição deve ser rejeitada.

17

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.978</b> <b>Colaborador: Daniel Ody</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 1º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Esses valores não têm sentido, ninguém trabalha com um valor limpo desses. Cada multa é um avião a menos que voa.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Me recuso a acreditar que a agência nacional de aviação civil quer acabar com a aviação, vocês tão aqui pra nós ajudar e não acabar com nós.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente. É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor. Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público. É preciso destacar que o destinatário da norma é aquele que vem operando de modo clandestino, ou seja, aquele que opera um serviço para o qual não possui concessão ou autorização ou que não possua concessão ou autorização alguma. As condutas ilícitas verdadeiramente devem ser coibidas e nesse sentido não há mérito na contribuição apresentada. Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

18

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.979</b> <b>Colaborador: Paulo Barros</b> <b>Categoria do Colaborador: Empresa de transporte aéreo não regular</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Esta pesquisa deveria ser feito (sic) as empresas que são maiores prejudicadas com atitudes ilegais.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>

É a mesma coisa que perguntar a preso se quer ser preso, pois fazer consultar a atividade ilegal a quem pratica não tem menor sentido. Esta pesquisa deveria ser feita as empresas.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Em atenção à contribuição do interessado, passamos as seguintes informações.  
A criação de atos normativos pela ANAC tem sido feita com ampla participação popular, a fim de facilitar a aderência dos destinatários da norma. Dessa forma, a consulta foi aberta não apenas para eventuais transgressores, mas para que toda a sociedade possa opinar a respeito da questão.  
Dessa forma, tanto empresas, quanto usuários e quaisquer interessados podem participar da consulta, apresentando contribuições. É preciso salientar ainda que a possibilidade de apresentar sugestões ao ato normativo não indica que elas serão acatadas, mas sim que serão discutidas e analisadas a fim de buscar o melhor para o interesse público.  
CONTRIBUIÇÃO com caráter de pedido de informações.

19

**CONTRIBUIÇÃO Nº 8.980**

**Colaborador: WINGS Escola de Aviação Civil Ltda**  
**Categoria do Colaborador: Escola de Aviação Civil**

**ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO**

Outros

**CONTRIBUIÇÃO**

**SUGESTÕES:**

1 - Penalidades maiores para Empresas de Manutenção, Empresas Aéreas e Profissionais que falsificarem registros de treinamentos e certificados de conclusão de cursos, inclusive cancelamento das respectivas licenças e certificação.  
2 - Inclusão de "Centro de Instrução Clandestino" - CICA, penalizando a qualquer profissional ou Instituição que ofereça cursos na área de Aviação, sem estar devidamente certificado como "Centro de Instrução de Aviação Civil" CIAC.  
Espero poder ter contribuído de alguma forma para melhoria do nosso Sistema de Aviação Civil.  
Atenciosamente,  
Carlos Alberto Tavares  
Diretor da WINGS Escola de Aviação Civil Ltda.

**JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR**

1- No dia 05/09/2018 a Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR Gerência Técnica de Aeronavegabilidade – GTAR/DF, nos consultou para confirmar a autenticidade de alguns certificados de conclusão de cursos emitidos pela WINGS, os quais haviam sido apresentados pela Empresa de Manutenção SIMAER (SINOP MANUTENÇÃO DE AERONAVES) - CHE No 1507-61/ANAC, para cadastramento de um Responsável Técnico chamado FRANCISCO DOS SANTOS AMARAL. Após constatada a fraude de falsificação, foi feito um boletim de ocorrência num Distrito Policial e enviado junto com um Ofício Gerência Técnica de Aeronavegabilidade – GTAR/DF, comunicando a falsidade de todos os certificados apresentados. (Segue documentos anexos).  
No dia seguinte fomos procurados pelos dirigentes da empresa para nos subornar na tentativa de resolver a situação e evitar uma ação judicial. Como não aceitamos nenhum acordo, após alguns dias fomos procurado pelo proprietário de uma "Assessoria Aeronáutica", se identificando como advogado da empresa e Ex-Inspac da ANAC, tentando mais uma vez fazer um acordo para não entrarmos com uma ação judicial e informando que junto a ANAC ele iria resolver o problema e a empresa não iria sofrer nenhuma penalidade. E lamentavelmente foi isso que aconteceu, a empresa continua continuou com o seu CHE  
válido:<https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/AIR145BasesCidadesList.asp?UF=MT&OrgCidade=Sinop>  
Enquanto nós entramos com uma ação penal que está tramitando contra o mecânico, e só DEUS sabe quando alguém será penalizado devido a morosidade da nossa justiça.  
2 - Ao longo desses 22 anos de existência da WINGS Escola de Aviação Civil, temos encontrado vários profissionais e entidades normalmente constituídas como "Assessorias Aeronáuticas", ministrando cursos de aviação sem ter nenhuma capacidade ou certificação para ministrar os referidos cursos, principalmente na área de manutenção, além das entidades clandestinas que oferecem pela internet uma infinidade de cursos, como esta que descobri recentemente:

<https://themind-aviationtraining.com/>

<https://themind-aviationtraining.com/treinamentos/>

<https://themind-aviationtraining.com/contato/>

Este Centro de Instrução Clandestino, que só tem um número de celular para contato: 55-15-99166-0295, que é de propriedade do Sr. RICARDO ZAFRA DE CASTRO, afirma no seu site que "Somos referência em treinamentos de Aeronaves e Motores Aeronáuticos, dos mais diversos fabricantes e modelos" e oferece todo tipo de cursos de manutenção de aeronaves e motores, sem ter nenhuma certificação pra isso, sem ter que fazer nenhum investimento e sem ter gastar nenhum tostão de custo operacional, conseqüentemente, pode cobrar qualquer preço pelos seus cursos.

Isso acontece principalmente na área de manutenção por falha na própria Legislação, pois na a IS Nº 145-010 - Revisão A (Programa de Treinamento em Organizações de Manutenção), está estabelecido no parágrafo 5.4.6 o seguinte texto:

#### 5.4.6 Qualificando um instrutor

A OM pode estabelecer regras básicas para QUALQUER instrutor, seja funcionário, seja alguém admitido temporariamente, ou um instrutor externo, que ministrem um treinamento. A OM pode ter um procedimento para avaliar e qualificar os instrutores. Os seguintes itens devem ser considerados como regras para verificar se o instrutor é apropriado:

- a) Conhecimento comprovado e adequado sobre o tema (tais como treinamento formal e/ou experiência). Na maioria dos casos, o instrutor deve comprovar larga experiência no ramo da aviação civil (manutenção); e
- b) Habilidade de ensinar e transmitir informações sobre um tema em particular.

As perguntas são:

- Como é que a empresa vai medir a habilidade de alguém ensinar, assim como a sua capacidade didática e de elaboração do conteúdo adequado ao curso a ser ministrado?
- Que garantia de qualidade pode-se esperar de um curso ministrado pelos próprios auditados.
- Quantos proprietários de Oficinas de Manutenção investem de fato em recursos instrucionais e capacitação de instrutores?

Enfim, eu ainda creio que o Treinamento é a base principal da Garantia da Qualidade e da Segurança de Voo, e que um bom Treinamento só se consegue com investimentos, dedicação e profissionais capacitados para isso. Portanto acho que a ANAC deveria fiscalizar mais os treinamentos que são ministrados no nosso País, punir severamente os "Cursos Clandestinos", rever a legislação sobre treinamentos em algumas áreas, para prevenir "treinamentos clandestinos" e delegar mais esse trabalho para as Escolas Homologadas (ou Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC), de acordo ao novo RBAC 141), pois além de ser mais fácil de ser auditar, irá fortalecer as nossas Instituições de Ensino Aeronáutico e conseqüentemente aumentar a Segurança de Voo.

Quanto aos treinamentos na área de manutenção, gostaria que fosse regulamentado o RBAC 147 harmonizado com o LAR 147, pois além de contemplar os cursos de formação de Mecânicos, contempla também todos os outros cursos de capacitação profissional, podendo o CIAC ministrar qualquer curso de acordo com o seu Manual de Instrução aprovado. Infelizmente, a IS 141-2B só contempla os cursos de formação.

Espero poder ter contribuído de alguma forma para melhoria do nosso Sistema de Aviação Civil.

Atenciosamente,

Carlos Alberto Tavares

Diretor da WINGS Escola de Aviação Civil Ltda.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Em atenção à contribuição apresentada, tecemos os seguintes comentários:

A proposta em tela está em consonância com a proposta em tela de aprimorar os atos de fiscalização sob responsabilidade da agência.

É preciso fazer um estudo detalhado acerca do exposto, a fim de averiguar a necessidade de criar um ato normativo próprio para tal situação. Caso haja uma lacuna regulatória, pode não ser possível solucionar com normativo atual mas, entretanto, pode ser incluída em uma regulação *a posteriori*.

Com o fito de atender mais adequadamente as situações de Manutenção Aérea Clandestina (MACA) foi indicada a criação de um dispositivo específico atendendo a situação de empresa aérea certificada,

atuando fora de sua certificação.

Com relação à denúncia, o fato está sendo averiguado pela área técnica competente, a qual dará um posicionamento definitivo.

Proposta parcialmente provida.

20

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.981</b>
<b>Colaborador: Paulo Roberto De Souza Furtado</b>
<b>Categoria do Colaborador: Outros</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Voces tem que deixar a gente voar. fica inventando moda pra pegar o nosso dinheiro, o pais ta falido, aviação caiu partir do momento que a anac nasceu.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
E não cambiável (sic) aumentar a multa. Anac não deveria Existir
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:</p> <p>A matéria em questão deve ser regulada pelo poder público a fim de garantir a prestação de serviços aéreos com níveis adequados de segurança.</p> <p>Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.</p> <p>A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.</p> <p>Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.</p> <p>Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.</p>

21

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.982</b>
<b>Colaborador: Bruno Falcão Guerra</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 2º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>



Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:  
 A matéria em questão deve ser regulada pelo poder público a fim de garantir a prestação de serviços aéreos com níveis adequados de segurança.  
 Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.  
 A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.  
 Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.  
 Contudo, a fim de reduzir a subjetividade apontada pelo usuário na aplicação da norma, foi proposta a reorganização das tabelas contendo a aplicação das infrações, bem como deixando mais claro as situações em que se aplica um valor de penalidade e quando se aplica outro valor de penalidade.  
 Cumpre destacar ainda que, como regra geral na proposta apresentada, os valores aplicados a Pessoa Jurídica são superiores aos aplicados a pessoas físicas, considerando em geral o capital e responsabilidade de uma pessoa jurídica é superior ao de uma pessoa física.  
 Portanto, a contribuição parcialmente atendida para diminuir a subjetividade na aplicação da norma.

22

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.983</b> <b>Colaborador: Bruno Falcone Guerra</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 3º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A matéria em questão deve ser regulada pelo poder público a fim de garantir a prestação de serviços aéreos com níveis adequados de segurança. Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela. A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a

aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.

Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.

Contudo, a fim de reduzir a subjetividade apontada pelo usuário na aplicação da norma, foi proposta a reorganização das tabelas contendo a aplicação das infrações, bem como deixando mais claro as situações em que se aplica um valor de penalidade e quando se aplica outro valor de penalidade.

Cumprir destacar ainda que, como regra geral na proposta apresentada, os valores aplicados a Pessoa Jurídica são superiores aos aplicados a pessoas físicas, considerando em geral o capital e responsabilidade de uma pessoa jurídica é superior ao de uma pessoa física.

Portanto, a contribuição parcialmente atendida para diminuir a subjetividade na aplicação da norma.

23

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.984</b> <b>Colaborador: Bruno Falcone Guerra</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 4º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A matéria em questão deve ser regulada pelo poder público a fim de garantir a prestação de serviços aéreos com níveis adequados de segurança. Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela. A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade. Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais. Contudo, a fim de reduzir a subjetividade apontada pelo usuário na aplicação da norma, foi proposta a

reorganização das tabelas contendo a aplicação das infrações, bem como deixando mais claro as situações em que se aplica um valor de penalidade e quando se aplica outro valor de penalidade. Cumpre destacar ainda que, como regra geral na proposta apresentada, os valores aplicados a Pessoa Jurídica são superiores aos aplicados a pessoas físicas, considerando em geral o capital e responsabilidade de uma pessoa jurídica é superior ao de uma pessoa física. Portanto, a contribuição parcialmente atendida para diminuir a subjetividade na aplicação da norma.

24

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.985</b> <b>Colaborador: Bruno Falcone Guerra</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 1º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores da multa já são altos e adequados à realidade brasileira e ao fim de coibir práticas ilícitas. Além do mais, os operadores são por vezes expostos em situações de interpretação subjetiva e multas desse elevado valor não deveriam ser passíveis de serem aplicadas em uma pessoa física.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:</p> <p>A matéria em questão deve ser regulada pelo poder público a fim de garantir a prestação de serviços aéreos com níveis adequados de segurança.</p> <p>Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.</p> <p>A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.</p> <p>Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.</p> <p>Contudo, a fim de reduzir a subjetividade apontada pelo usuário na aplicação da norma, foi proposta a reorganização das tabelas contendo a aplicação das infrações, bem como deixando mais claro as situações em que se aplica um valor de penalidade e quando se aplica outro valor de penalidade. Cumpre destacar ainda que, como regra geral na proposta apresentada, os valores aplicados a Pessoa Jurídica são superiores aos aplicados a pessoas físicas, considerando em geral o capital e responsabilidade de uma pessoa jurídica é superior ao de uma pessoa física. Portanto, a contribuição parcialmente atendida para diminuir a subjetividade na aplicação da norma.</p>

25

**CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.986**  
**Colaborador: Leonardo Costa Nobre**

<b>Categoria do Colaborador: Proprietário de aeronave</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 2º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Somos contra a resolução 472
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Penalidades e multas abusivas
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:</p> <p>A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente.</p> <p>É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor.</p> <p>Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público.</p> <p>Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.</p>

26

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.987</b>
<b>Colaborador: Jackson Morato de Oliveira</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 1º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Reavaliação dos valores impostos tendo em vista desproporcionalidade perante exploradores, proprietários e usuários. Quer pessoas físicas ou jurídicas.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Melhor justificativa no valor das multas existentes em toda minuta, e conseqüente reavaliação dos valores expostos, tendo em vista aparência subjetiva intrínseca a aplicação da infração.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações.</p> <p>Os valores previstos na minuta da resolução levam em consideração diversos fatores, dentre os quais se destacam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• primeiramente se é pessoa física ou jurídica: a avaliação acerca do infrator se tratar de pessoa física ou jurídica indica o poder econômico, dessa forma, como pessoa jurídica, como regra, tem um capital maior que o da pessoa física, as multas para pessoas jurídicas são maiores.</li> <li>• o tipo de infração cometida: avaliar a natureza da infração cometida revela o grau de reprovabilidade da conduta, o quanto a infração afeta a segurança do voo, o possível lucro auferido, enfim, diversos fatores que somente poderiam ser esgotados em análise pontual de cada artigo.</li> </ul> <p>Atendendo ao pedido do usuário de reavaliar os valores aplicados e eventual existência de desproporcionalidade, foi detectada a ausência de previsão para Manutenção Aérea Clandestina (MACA) relativa à inobservância de certificados e respectivos adendos, dessa forma foi proposta a inclusão de texto específico para tal situação, considerando a omissão inicial.</p> <p>Considerando ainda a proposta apresentada, foi notado também que algumas infrações poderiam ser concomitantemente aplicadas ao mesmo caso concreto, dessa forma, a fim de dar maior clareza e mitigar o eventual subjetivismo na aplicação da norma, as infrações e penalidades para os casos de TACA e MACA serão destacados da norma, revogando as que forem redundantes e ressaltando aquelas em que a norma atingiria condutas de menor gravidade.</p>

Portanto, as sugestões apresentadas serão parcialmente providas.

27

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.988</b>
<b>Colaborador: Arthur minghini</b>
<b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 5º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
As multas já são muito altas
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Além de vcs não fazerem nada pra ajudar estão procurando mais coisa pra prejudicar
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:  A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente.  É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor.  Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público.  Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.</p>

28

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº.8.989</b>
<b>Colaborador: marcelo</b>
<b>Categoria do Colaborador: Outros</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
SOU CONTRA ESTA RESOLUÇÃO
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
COBRANÇA DE MULTAS ABUSIVAS
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:  A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente.  É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor.  Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público.  Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.</p>

29

**CONTRIBUIÇÃO Nº. 8.990**

<b>Colaborador: Wilson Lozano</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 1º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Com tantas pessoas qualificadas e tantas prioridades e objetivos a serem alcançados para fomentar nossa Aviação, vcs estão preocupados em elevar os valores das MULTA ...??? ANAC deveria Simplificar e Viabilizar as empresas, reduzindo custos para as mesmas de tal modo que não compensar a clandestinidade. Os criminosos que ameaçam nossas vidas, devem ser punidos SIM, mas ANAC tem meios legais de para tal.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Agravando o valor das multas para 10 vezes o atual valor (não três). Tb está sendo proposta a criação de outras multas. Será que isso resolverá ..? Só existe essa opção ...? A Quem mesmo há interessa essa majoração dos valores ...? Função da ANAC não seria fomentar e organizar nossa Aviação ...?
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações: A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. A redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização será tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente. É preciso destacar que operações clandestinas são ilícitas e não se está criando uma proibição nova, mas sim combatendo com maior veemência a conduta, posto que a regulamentação vigente não tem sido suficiente para desmotivar o transgressor. Na realidade a operação clandestina não deveria existir, o art. 177 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) proíbe a utilização da aviação geral para atividades remuneradas desde 1.986, essa não é uma atividade para a qual a ANAC está criando barreiras, mas um ato ilícito que deve ser coibido pelo poder público. Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

30

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.991</b> <b>Colaborador: Paulo</b> <b>Categoria do Colaborador: Piloto</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 2º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Redução dos valores previstos nos artigos 2,3,4 e 5.
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Os valores não representam a realidade econômica nacional.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela. A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.

Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais. Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.

31

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8.994</b> <b>Colaborador: Anotnio Carlos Guarini Perpétuo</b> <b>Proprietário de aeronave</b>
<b>ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO</b>
Art. 5º
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os valores das multas constantes das tabelas estão exageradamente altos, em completa disparidade com a renda per capita e a realidade econômica do nosso país. Acredito que valores mais condizentes com a nossa realidade econômica, aliados a um programa de educação/conscientização para o setor, será uma forma muito mais justa e eficaz para resolver o problema,
<b>JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR</b>
Valores incompatíveis com a realidade econômica brasileira.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Em atenção à contribuição apresentada pelo interessado, tecemos as seguintes considerações:</p> <p>Os valores atuais têm se mostrado ineficientes em coibir a prática de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como de Manutenção Aérea Clandestina, a diferença de custos entre uma empresa devidamente habilitada e uma empresa clandestina é considerável, dessa forma é necessário aumentar os valores pelo descumprimento da norma em tela.</p> <p>A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.</p> <p>Com os valores atualmente praticados há um incentivo indireto do poder público para que existam operações à margem da lei, sem o cumprimento de requisitos de segurança necessários a esse tipo de operação, posto que os valores podem ser considerados custos operacionais.</p> <p>A penalização proposta tem o objetivo de desmotivar a operação clandestina, tanto de transporte aéreo quanto de manutenção. Está prevista ainda uma redução da burocracia na outorga de concessão ou autorização, a ser tratada em ato normativo próprio, a qual está sendo estudada pela área competente, conjuntamente a atos de conscientização do setor.</p> <p>Portanto, a contribuição deve ser rejeitada.</p>

32

**CONTRIBUIÇÃO Nº 9.000**  
**Colaborador: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA**  
**Categoria do Colaborador: Outros**  
**ITEM DA MINUTA PARA CONTRIBUIÇÃO**

Art. 1º

**CONTRIBUIÇÃO**

Segue formulário em anexo, apresentando três sugestões de alteração da resolução nº 472 da ANAC, proposto pela Infraero.



Superintendência de Gestão da Segurança e Inteligência – DOSA  
 Gerência de Segurança da Aviação Civil – SAAC



**FORMULÁRIO DE CONTRIBUIÇÕES –**  
**RESOLUÇÃO Nº 472/ANAC**

TEXTO A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR	ALTERAÇÃO INCLUSÃO/EXCLUSÃO	JUSTIFICATIVAS
<p>1) Manter os pontos de acesso emergencial sem algumas das características gerais exigidas pela norma (divãos de abeto, monitoramento por CCTV, fechado e trancado por dispositivos frangíveis em alguns pontos, quando necessário).</p>	<p>Atualizar a redação, com exclusão de "dispositivos frangíveis".</p>	<p>Atualizar conforme a IS 107, Emenda D, seção F. 23.43.</p>
<p>2) Deixar de garantir a ativação ou o funcionamento de uma Comissão de Segurança Aeroportuária, observando as condições exigidas pela norma.</p>	<p>Alínea repetida "b".</p>	<p>Alínea repetida e com valores distintos.</p>
<p>3) Deixar de garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados tenham acesso à área controlada, observando as condições da norma.</p>	<p>Alterar para os valores (R\$): 10.000; 17.500; 25.000</p>	<p>Os valores da alínea "g" estão iguais aos da alínea "h", que trata do acesso à Área Restrita de Segurança – ARS, cuja a criticidade é maior, conforme a própria norma estabelece em sua definição (profundidade de risco). Portanto, não é razoável que a penalidade decorrente de um possível acesso indevido à área operacional do aeródromo seja igual a da ARS.</p>

1

Autenticado com senha por GABRIELA DE CASTRO GILBERTO FENHA em 30/09/2019 16:05:41.  
 Documento Nº: 715862-9990 - consulta à autenticidade em <https://sigadoc.infraero.gov.br/signex/publicapp/autenticar>

**JUSTIFICATIVA DO COLABORADOR**

Alterações propostas.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Agradecemos a contribuição, contudo as sugestões de mudança apresentados envolve itens que não estão sendo abordados e não estão em discussão nesta Audiência Pública. Assim a contribuição será rejeitada.



