

## **ATA DA REUNIÃO Nº 14 DO CONSELHO CONSULTIVO**

**DATA:** 26 de maio de 2011

**HORÁRIO:** 10h

**LOCAL:** Sala de Reuniões do 3º andar do prédio da ANAC no Rio de Janeiro (RJ) - Av. Presidente Vargas, 850

### **PARTICIPANTES**

- Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino - Diretor-Presidente Interino da Agência Nacional de Aviação Civil - **ANAC** e Presidente do Conselho Consultivo;
- Lígia Maria Rocha e Benevides - Chefe da Assessoria Técnica da **ANAC** e Secretária-Executiva do Conselho Consultivo;
- Ricardo Nogueira - Associação Brasileira de Aviação Geral - **ABAG**;
- Brig. Mauro Gandra - Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos Brasileiros - **ANCAB**, também representando a Associação Brasileira das Entidades de Comissarias Aéreas - **ABECA**;
- Décio Corrêa - Associação Brasileira de Entidades de Formação Aeronáutica - **ABEFAER**;
- Apostole Lazaro Chryssafidis - Associação Brasileira de Transporte Aéreo Regional - **ABETAR**;
- Major Brig. Hermano Paes Vianna - Associação dos Fabricantes de Aeronaves Leves - **ABRAFAL**;
- Walter Bartels - Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil - **AIAB**;
- José Ronaldo da Luz - Associação Nacional das Oficinas de Manutenção de Aeronaves - **ANMAER**;
- Marcelo Brandão - Associação Nacional Beneficente e Assistencial dos Passageiros e Usuários de Transportes Individuais, Coletivos Terrestres, Aéreos e Marítimos - **ANPASS**;
- George William César de Araripe Sucupira - Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - **APPA**;
- Waldir Cardoso da Fonseca - Associação dos Usuários de Transportes Coletivos de Âmbito Nacional - **AUTCAN**;

- Flávio Oliva - Comissão de Aerodesporto Brasileira - **CAB**;
- Jorge Derviche Filho - Confederação Brasileira de Para-Quedismo - **CBPQ**;
- Maj. Brig. do Ar Rafael Rodrigues Filho - Departamento de Controle do Espaço Aéreo - **DECEA**;
- Ten. Cel. Av. José Vagner Vital - Gabinete do Comando da Aeronáutica - **COMAER**;
- Cel. Av. Luiz Cláudio Magalhães Bastos - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos - **CENIPA**;
- Dadino de Oliveira Filho - Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo - **CONUT**;
- Pedro Azambuja – Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária – **SINEAA**;
- Júlio Kampf - Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola - **SINDAG**;
- Jorge Barouke - Sindicato Nacional das Empresas Prestadoras de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo - **SINEATA**;
- Sérgio Dias - Sindicato Nacional dos Aeronautas - **SNA**;
- Marcelo Andrade Silva Schmidt - Sindicato Nacional dos Aeroviários - **SNAeroviários**;
- Anchieta Hércias - Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - **SNEA**; e
- Fernando Alberto dos Santos - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - **SNETA**.

## **PAUTA**

### **ANAC**

- (1) Abertura dos trabalhos.

### **ABEFAER**

- (2) Congresso Brasileiro de Formação Aeronáutica e Fórum Brasileiro de Manutenção Aeronáutica – informações.

### **Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária**

- (3) Participação do capital privado na infraestrutura aeroportuária – proposta no sentido do início das discussões no âmbito da câmara.

### **Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária**

- (4) Comissão de Coordenação e Estudos da Carga Aérea (COMCARGA) – proposta de reativação da sob a forma de comitê permanente.

**Aeroviários**

(5) APACs aeroviários e demais profissionais da aviação civil – formação e avaliação.

**Aeroviários**

(6) Concessão de aeroportos à iniciativa privada – apresentação de vídeo.

**Aeroviários**

(7) ESATAS – ausência de cadastro nacional e de controle.

**ANMAER**

(8) Resolução nº 153/2010 (aprovação de Planos Diretores Aeroportuários) – proposta de alteração.

**Aeronautas**

(9) Fusão das empresas LAN e TAM – pedido de informações.

**Aeronautas**

(10) “Passageiro inconveniente” – pedido de informações.

**ANAC**

(11) Assuntos gerais.

**ANAC**

(12) Encerramento.

(1) A sessão foi aberta às dez horas e quinze minutos pelo Diretor-Presidente Interino da ANAC. Ao tempo em que saudou os presentes, transmitiu ele a informação de que o representante da Infraero não poderia comparecer à reunião em razão de compromissos inadiáveis em Brasília relacionados com as obras de ampliação do Aeroporto de Guarulhos.

(2) Na sequência, iniciando-se as discussões sobre os assuntos pautados pelos Conselheiros, a palavra foi cedida ao representante da ABEFAER, que, conforme item segundo da pauta, informou sobre as próximas realizações do Congresso Brasileiro de Formação Aeronáutica – restrito aos profissionais da área – e do Fórum Brasileiro de Manutenção Aeronáutica, e sobre a intenção de sua representada de realizar censo com o objetivo de quantificar a estrutura atualmente existente voltada para a formação de profissionais – professores, salas de aula, simuladores etc. Aproveitando a oportunidade, convidou todos os presentes a participarem do evento.

O Presidente, em complemento ao tema, anunciou que a Superintendência de Segurança Operacional – SSO, com vistas a aprimorar a formação dos profissionais ligados às diversas carreiras da indústria da aviação, estava empenhada em conhecer e implantar novos mecanismos de formação de aeronautas, alguns já em uso no exterior, ao mesmo tempo em que a Superintendência de Capacitação e Desenvolvimento de Pessoas - SCD vinha trabalhando no sentido do

aprimoramento da formação de mecânicos. Saliou que a ANAC, preocupada com essas questões, realizaria, no segundo semestre, seminário voltado para a integração de formadores, mão-de-obra e contratantes.

Em aparte, o representante da ABETAR queixou-se do tratamento a ele dispensado pela chefia da área de capacitação da Agência, e da dificuldade encontrada para agendar reunião a fim de tratar de importante assunto ligado ao treinamento e formação de mão-de-obra. Prosseguiu o Conselheiro informando que, em conversações mantidas com o presidente do SEST/SENAT, obteve seu compromisso de disponibilizar, em nível nacional, toda a estrutura de treinamento para uso do setor de aviação civil, o que, em sua opinião, era de fundamental importância para o setor.

(3) Instado a apresentar os próximos assuntos da pauta, o Coordenador da Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária passou a palavra ao representante da ABAG, que explicou ser a participação do capital privado em infraestrutura aeroportuária – assunto preliminarmente discutido na Câmara Técnica – tema das maiores atualidades e importância em razão do forte crescimento apresentado pelo setor. Procedeu, então, à leitura da proposta de criação de comitê temporário destinado a realizar estudos sobre os impactos da participação do investimento privado em infraestrutura aeroportuária. Apontou, em defesa da proposta, a necessidade do investimento de expressivos recursos em curto espaço de tempo concomitantemente à exigüidade do prazo para atender aos compromissos relacionados aos grandes eventos esportivos. Complementando, fez menção à recente discussão, nas esferas governamentais, sobre possíveis mudanças na gestão aeroportuária.

Comentando a proposta, o Presidente afirmou que o assunto já estava sendo desenvolvido pelas autoridades federais, citando, a título de exemplo, o atual processo de concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. Afirmou, também, que a ANAC prepararia-se para fiscalizar a infraestrutura objeto de concessão. Sem mais considerações dos presentes, a proposta de criação do comitê foi submetida à votação, sendo aprovada por unanimidade.

(4) Na sequência, a palavra foi redirecionada para o representante da JURCAIB, o qual apresentou as razões que, em sua opinião, justificariam a criação de um comitê permanente, no âmbito da ANAC, nos moldes da antiga Comissão de Coordenação e Estudos da Carga Aérea (COMCARGA). Entre as razões elencadas, apontou a necessidade de atuação interativa entre os vários órgãos governamentais envolvidos no processamento da carga, o que resultaria na solução de muitos entraves burocráticos.

O Presidente, a propósito, ponderou que o assunto, por envolver diversos órgãos governamentais, deveria ser avaliado na esfera da Secretaria de Aviação Civil – SAC. Acordou-se, por conseguinte, que a Agência, em nome do Conselho Consultivo, poderia proceder ao encaminhamento da correspondente proposta, devidamente formalizada, à SAC para que essa decidisse quanto à conveniência de sua implementação.

(5) Passando à apreciação do próximo assunto, o Presidente concedeu a palavra ao representante do SNAeroviários. O Conselheiro leu um trecho da Exposição de Motivos divulgada por ocasião da

apresentação da proposta de criação da SAC (MP nº 527/2011) em que são citadas, como diretrizes do órgão, a formulação e a implementação do planejamento estratégico do setor. Mencionando esperar a sociedade ampla reformulação do quadro institucional voltado para a gestão da aviação civil, com foco na geração de um ambiente favorável tanto para usuários quanto para prestadores de serviço, lembrou o Conselheiro que a MP em questão não abordava pontos importantes como saúde, formação profissional adequada e bem-estar dos trabalhadores, itens a seu ver fundamentais, que deveriam, portanto, ser incluídos na respectiva proposta de conversão em lei. Elogiou os trabalhos da Câmara Técnica para Formação de Mão de Obra para o Setor Aéreo – a qual reputou contar com bons quadros e em condições de realizar um bom trabalho –, convidando novas entidades para dela participar.

De volta ao tema da formação dos APACs, o representante dos Aeroviários alertou para a importância do aprimoramento desses profissionais, citando que mais da metade dos trabalhadores não possuíam a devida formação. Questionando a postura de algumas empresas contratantes que não forneciam qualificação adequada para algumas das funções como despachante operacional de voo e despachante técnico, enfocou a necessidade do cumprimento da legislação que regulamenta a categoria e que prevê a formação de todos os profissionais. Prosseguindo em sua explanação, o Conselheiro propugnou pelo fim do que chamou de “máfia da formação” dos AVSECs/APACs que, segundo alegou, teria suposto interesse na rotatividade de trabalhadores em razão da constante aplicação de cursos de formação aos recém-contratados. Defendeu que o curso de formação para AVSECs fosse rigoroso e feito uma única vez, efetuando-se, depois, as reciclagens necessárias, buscando-se manter o profissional atualizado com novas tecnologias e com a legislação. Da mesma forma, sugeriu a criação de um número de registro único e permanente por profissional, que possibilitasse a esse ingressar e estabelecer-se em uma carreira, querendo crer que muitas demissões recentes poderiam ter sido evitadas se tal sistemática estivesse implementada.

A respeito, o Presidente registrou que os trabalhos das câmaras técnicas vinham contribuindo com novas propostas de formação e novos regulamentos em todas as áreas. Citou, a título de exemplo, que a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária estava promovendo mudanças nas provas para operadores de raio-X. Apoiou o diálogo entre os todos os segmentos da aviação objetivando a melhoria da formação dos profissionais e lembrou que a segurança da aviação – objetivo de todos – seria alcançada com bons regulamentos e boa fiscalização.

(6) Na sequência dos trabalhos, passou-se à discussão do item referente à concessão de aeroportos à iniciativa privada, igualmente pautado pelo SNAeroviários. O expositor chamou a atenção dos presentes para a exibição de uma vídeoreportagem produzida pelo próprio Sindicato com o propósito de tornar público o que seriam as precárias condições de funcionamento do Aeroporto de Porto Seguro, que opera sob administração de uma empresa privada. Em tom de denúncia, o vídeo apresentou imagens de passageiros reclamando do desconforto motivado pela falta de assentos e do alto nível de ruídos no saguão do aeroporto. Mostrou também reformas sendo executadas por trabalhadores sem utilização de equipamentos adequados de proteção, esteira de bagagens em condições precárias e quantidade insuficiente de toaletes. Referindo-se às críticas manifestadas por

passageiros e trabalhadores em entrevistas colhidas naquele terminal, o Conselheiro questionou se seria esse o modelo de gestão a ser praticado nos aeroportos Brasil, nesse momento em que se discute qual modelo de concessão deveria ser adotado e quais aeroportos deveriam ser concedidos à iniciativa privada. Ressaltou não ser a entidade que representa contrária à concessão aeroportuária em si, mas que o governo deveria valorizar o papel desempenhado pela Infraero como gestora aeroportuária, opinando por que, não obstante haver boas administrações privadas de pequenos aeroportos, grandes terminais como Santos Dumont e Galeão devem permanecer sob administração pública.

A respeito do assunto, o representante da ANCAB manifestou-se lembrando aos presentes experiências não muito bem-sucedidas de privatização aeroportuária ocorridas no Reino Unido e na Argentina. Defendeu que a empresa detentora de eventual concessão deveria ser responsável pela gestão financeira de todas as operações do terminal, incluindo aquelas referentes ao uso proporcional de pátios e pistas, e não apenas pelas receitas das áreas comerciais do terminal. Tal medida permitiria, inclusive, a comparação de desempenhos entre várias administradoras.

Ainda sobre tema, o representante do SINEAA criticou a veiculação frequente de informações induzindo à crença no sentido de ser a Infraero a única operadora aeroportuária no País, responsável, portanto, por todos os problemas relacionados ao propalado caos aéreo. Mencionando que a entidade que representa houvera recomendado à operadora do Aeroporto de Porto Seguro maior cuidado na condução de suas atividades, citou, em contrapartida, o Aeroporto de Cabo Frio como exemplo – em sua opinião – de um bom aeroporto privado. Finalizou afirmando ser o processo de concessão aeroportuária irreversível e importante, apontando o modelo tripartite – composto por governo, empresas e trabalhadores – como o ideal nessa fase das discussões.

A propósito dos fatos narrados sobre o Aeroporto de Porto Seguro, o Presidente informou aos Conselheiros que houvera solicitado à Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária fosse coordenada ação fiscalizadora no local com vistas à apuração das denúncias. Com relação ao modelo de concessão a ser adotado nos terminais de Guarulhos, Viracopos e Brasília, diferentemente do que aconteceu com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, informou ainda não ter a Agência conhecimento de como se daria a outorga, não tendo, dessa forma, condições de comentar o assunto. Já com relação à concessão da administração de aeroportos para estados e municípios, citou o art. 24-D da Medida Provisória nº 527, de 2011, que criou a Secretaria de Aviação Civil, estabelecendo a iniciativa, entre outras, como atribuição daquela Secretaria.

(7) Dando prosseguimento à pauta, o Presidente retornou a palavra ao representante do SNAeroviários para a abordagem das questões da ausência de um cadastro nacional das Empresas Auxiliares de Serviços Aéreos - ESATAS e da necessidade de um maior controle sobre as atividades desempenhadas por essas empresas. Salientou o Conselheiro que muitas dessas empresas auxiliares encontravam-se com cadastros desatualizados e que, muito embora legalmente autorizadas a funcionar, não possuíam endereço conhecido. Apresentou aproximadamente uma centena de correspondências enviadas com AR e devolvidas pelos Correios para justificar a

precariedade do controle cadastral vigente. Alegou ser obrigação da Agência divulgar em seu *site* relação contendo nome das empresas autorizadas a funcionar, endereço e responsável legal. Argumentou que, em última análise, o mau desempenho de uma tarefa realizada por uma “esata” poderia comprometer a segurança de voo. Finalizando, cobrou da ANAC providências urgentes quanto às mudanças, por todos demandadas, a serem procedidas na Resolução nº 116, ao que o Presidente, reforçando a importância do trabalho desenvolvido pela Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, lembrou que pertinentes propostas já estavam sendo analisadas pelas áreas técnicas da Agência.

(8) Em continuidade aos assuntos previamente inscritos na pauta, passou o Presidente a palavra ao representante da ANMAER para que esse discorresse sobre sua proposta de alteração da Resolução nº 153/2010. Explicou o Conselheiro que o RBHA 43 exige que, após a manutenção da aeronave, a empresa faça testes nos motores em uma área específica do aeroporto destinada a essa finalidade. Porém, a Resolução em questão, que trata da aprovação de planos diretores aeroportuários, não faz menção a esse local, gerando incompreensão entre administrador aeroportuário e empresas de manutenção quanto à aplicação do Regulamento. Finalizou afirmando que, nos aeródromos em que inexistente tal espaço, o trabalho de manutenção de aeronaves revelava-se dificultado e que, muitas vezes, as oficinas tinham que se utilizar da *taxi-way* para efetuar o *run-up*.

O Presidente informou que a Agência estava sempre aberta para receber contribuições de melhorias em seus regulamentos e orientou o Conselheiro a propor formalmente, por meio dos recursos disponibilizados pelo RBAC nº 11, a alteração no Regulamento para que as sugestões fossem apreciadas pelas áreas técnicas.

(9) Na sequência, o Presidente passou a palavra ao representante do SNA, para que fosse apresentado o item seguinte da pauta. O Conselheiro informou que os assuntos pautados estavam relacionados à segurança das operações. Externou inicialmente sua preocupação com a iminente aprovação, pelas autoridades brasileiras e chilenas, da fusão entre TAM e LAN sem a profunda discussão, pelas partes afetadas, acerca das consequências da operação. Relatou estarem ocorrendo encontros entre trabalhadores dessas empresas e que, segundo relato dos funcionários da companhia chilena, haveria motivos para preocupações quanto à forma como a empresa estrangeira tratava seus trabalhadores. Diante da falta de informações sobre o tema, o Conselheiro questionou a Agência sobre as razões que a levaram a aprovar a citada fusão, considerando que algumas autoridades, como os organismos federais de defesa da concorrência – tanto o brasileiro quanto o chileno –, ainda não haviam se manifestado favoravelmente à operação.

Em aparte, o representante do SNAeroviários afirmou que o tratamento recebido pelos trabalhadores da LAN nos países onde ela atuava era muito ruim, e defendeu a autonomia das empresas brasileiras na exploração do mercado internacional.

O Presidente respondeu aos conselheiros que, até aquele momento, o que a ANAC houvera aprovado fora a transferência de ações entre empresas do mesmo grupo, o que estava perfeitamente de acordo com a legislação vigente. Esclareceu que a fusão, em sentido estrito, como vinha

anunciando a mídia, não poderia ocorrer no Brasil, posto nossa legislação assim não permitir, e que, caso o acordo viesse a ser definitivamente aprovado, a empresa TAM permaneceria existindo no Brasil e a LAN considerada empresa estrangeira, até porque – afirmou – não havia acordo de certificação e homologação recíproca entre o Brasil e o Chile.

(10) Novamente de posse da palavra, o representante do SNA apresentou o segundo tema pautado pela Entidade. Referiu-se a alguns casos de constrangimentos vivenciados por aeronautas na condição de passageiros, embarcados de acordo com as políticas de cada companhia aérea. Segundo afirmou, alguns passageiros, principalmente da classe executiva, não viam de forma positiva o compartilhamento do mesmo espaço com tripulantes ou seus convidados. Esclareceu que o assunto fora parar na imprensa, criando mal estar entre os profissionais da aviação. Essa introdução, conforme explicou, serviu para exemplificar as razões de uma campanha organizada pela ITF, e depois acatada na 33ª Assembléia da ICAO, sobre procedimentos a serem adotados acerca do que se chamou de *passageiro inconveniente*. Como tais recomendações não foram internalizadas no Brasil, e motivado pela ausência de legislação específica sobre o assunto, o Conselheiro questionou qual seria a posição da Agência quanto ao acatamento da orientação da ICAO para tratamento da questão.

O Presidente respondeu permitir o CBA que o comandante viesse a adotar as devidas providências em caso de detecção de passageiro inconveniente comprometendo a segurança a bordo. Adicionalmente, explicou que a ICAO houvera solicitado que os países aprimorassem seus regulamentos nesse sentido e que havia em tramitação, na Câmara dos Deputados, Projeto de Lei tornando mais claras as ações a serem adotadas contra tal tipo de passageiro. Informou que a Assessoria Parlamentar da Agência vinha acompanhado de perto esse PL, e que as áreas técnicas da ANAC chegaram a assessorar o relator da matéria naquela Casa.

(11) Dando início ao último ponto da pauta – Assuntos Gerais –, o Presidente, passando a palavra ao primeiro inscrito, o representante da ANMAER, pediu a colaboração dos conselheiros no sentido de não se alongarem em suas manifestações, dado o adiantado da hora.

O Conselheiro elogiou a decisão da Diretoria da ANAC de revogar a Portaria nº 310/2011, que previa o fechamento de unidades da Agência pelo País, e a disponibilização, de forma *on-line*, de vários serviços essenciais aos profissionais da aviação. Em seguida, postulou que a Agência conduzisse mais celeremente o atendimento das solicitações da comunidade da aviação. A título de exemplo, citou situação vivenciada pelo Aeroclube de Sorocaba que, desde dezembro de 2009, tinha uma aeronave no solo aguardando documentação da Agência. Finalizou sugerindo que a Agência se comprometesse com prazos para execução de seus serviços, da mesma forma como os regulados a eles encontravam-se submetidos.

O segundo inscrito, representante do SNA, solicitou que a Agência disponibilizasse os dados clínicos de aeronautas de que dispusesse, a fim de tornar possível a avaliação da influência do estresse e da fadiga a que submetidos os trabalhadores em sua jornada de trabalho.

O inscrito seguinte, representante da AIAB, apresentou síntese de trabalho realizado em conjunto com a Associação Brasileira para Biocombustíveis de Aviação – ABRABA, intitulado Inserção do Brasil no Bioquerosene de Aviação. Em seu pronunciamento, o Conselheiro falou dos benefícios da utilização do bicomcombustível, dos avanços tecnológicos que proporcionavam maior eficiência de uso comparado a outros meios de transporte e da importância de sua utilização para redução de emissão de gases poluentes. Com relação ao uso do bioquerosene no Brasil, afirmou que, sendo o País grande produtor de combustíveis renováveis, não poderia deixar de atuar na produção de biocombustíveis aeronáuticos, sob risco de ter que importá-lo, já que seu uso virá a se constituir em exigência mundial. Reputou necessária a atuação da ANAC na regulamentação do uso desse combustível na aviação e sugeriu que a Agência mantivesse intercâmbio com a ANP e com entidades certificadoras de outros países com vistas à universalização das especificações do produto.

Com a palavra, o representante da ABETAR, anunciou que a Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, em razão do incremento de temas discutidos naquele fórum, estava propondo a realização de rodízio nos trabalhos de coordenação da Câmara, visando possibilitar maior participação das entidades.

Na sequência, o representante da APPA informou aos presentes sobre a criação da Câmara Técnica sobre Regulamentação da Aviação Geral, convidando a participar dos trabalhos as entidades ainda não designadas. Formalizaram, então, sua adesão ao grupo o DECEA e o SNA. Da mesma forma, convidou os presentes para a 1ª Convenção da Aviação Geral que a APPA realizaria entre 17 e 19 de julho, com o objetivo, entre outros, de agregar e fortalecer o grupo ligado à aviação geral.

O último inscrito na rodada, o representante do SINEAA, apontou a necessidade de a Agência promover alternância nos assentos do Conselho Consultivo de forma a permitir que entidades hoje ausentes ou enquadradas como suplentes pudessem participar mais efetivamente dos trabalhos, ao que foi orientado pelo Presidente a formalizar o assunto para ser apreciado pelas áreas competentes da Agência e deliberado pelo Conselho nas próximas reuniões.

**(12)** Finalizando o encontro, o Presidente sugeriu agendar para o dia 25 de agosto a data da reunião seguinte, nos mesmos local e hora, o que contou com a aprovação de todos.

Agradecendo a participação dos presentes, o Presidente encerrou a reunião às treze horas e quarenta e cinco minutos.

Ata lavrada pela Secretária-Executiva do Conselho Consultivo, Lígia Maria Rocha e Benevides.