



## **AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

### **Ata da Reunião nº 8 do Conselho Consultivo da ANAC**

**Data: 29 de outubro de 2009**

**Horário: 10h**

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

#### **Participantes:**

- Solange Paiva Vieira - Diretora-Presidente 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**;
- José Eugenio de Carvalho Junior - 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**;
- Maj. Brig. Hermano Paes Vianna - Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves - **ABRAFAL**;
- Brig. Mauro Gandra - Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos Brasileiros - **ANCAB**;
- Carlos Alberto Tavares - Associação Nacional das Oficinas de Manutenção de Aeronaves - **ANMAER**;

- George William César de Araripe Sucupira - Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - **APPA**;
- Waldir Cardoso - Associação dos Usuários de Transportes Coletivos de Âmbito Nacional - **AUTCAN**;
- Ten. Cel. Av. Ricardo Ignácio de Macedo - Comando da Aeronáutica - **COMAER**;
- Leonel Brites - Comissão de Aerodesporto Brasileira - **CAB**;
- Raul Francé Monteiro - Conselho Consultivo em Ciências Aeronáuticas - **CCCA**
- Anderson Paiva Porto - Confederação Brasileira de Pára-Quedismo - **CBPQ**;
- Dadino de Oliveira Filho - Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo - **CONUT**;
- Luiz Myada - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - **INFRAERO**;
- Luiz Sérgio de Almeida Dias/Graziella Baggio - Sindicato Nacional dos Aeronautas - **SNA**;
- Alberto Santos de Carvalho – Sindicato Nacional dos Aeroportuários - **SINA**
- Celso André Klafke - Sindicato Nacional dos Aeroviários - **SNAeroviários**;
- Pedro Azambuja - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - **SINEAA**;
- Anchieta Hércias – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - **SNEA**
- Cláudio Coutinho Rodrigues - Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola - **SINDAG**;
- Jorge Barouki - Sindicato Nacional das Empresas Prestadoras de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo - **SINEATA**; e
- Fernando Alberto dos Santos - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - **SNETA**.

**Pauta:**

**ANAC**

(1) Abertura dos Trabalhos.

**SINEAA**

(2) Marco Regulatório.

**SNETA**

- (3) Reformulação da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009.

**AUTCAN**

- (4) Proposta de redução dos valores de multa aplicada aos passageiros por *no-show*;
- (5) Serviço de informações aos passageiros quando houver mal tempo nos aeroportos e causar atrasos nos vôos;
- (6) Estudos para ampliar os vôos domésticos para um número maior de companhias, com a finalidade de aumentar a concorrência e diminuir os preços das passagens aéreas.

**SNAEROVIÁRIOS**

- (7) Descumprimento da Regulamentação Profissional dos Aeroviários – art. 20 do Decreto Lei 1232/62.

**ANAC**

- (8) Assuntos gerais e encerramento.

(1) Iniciando a reunião, às dez horas e quinze minutos, a Presidente do Conselho saudou os presentes. Referindo-se ao funcionamento da reunião, registrou que os trabalhos seguiriam a ordem estabelecida na pauta e que, posteriormente, a palavra seria concedida àqueles que quisessem se manifestar. Em seguida, informou que a Câmara Técnica do Aerodesporto, proposta pela CAB, e a Câmara Técnica da Indústria de Manutenção Aeronáutica, proposta pela ANMAER, encontravam-se instaladas e em pleno funcionamento.

(2) Passou, então, a palavra ao representante do SINEAA, para seu pronunciamento, o qual manifestou sua intenção de proceder à constituição de câmara técnica voltada para a discussão do marco regulatório da aviação civil como um todo, bem como o marco tarifário do setor. Esclareceu que o segmento que representa enfrenta dificuldades relacionadas a esses pontos e que, em sua opinião, tais assuntos – inclusive o Código Brasileiro de Aeronáutica, na qualidade de documento basilar para a regulamentação do setor – deveriam ser ampla e tecnicamente discutidos no âmbito de uma câmara técnica, tendo presente o aspecto de que as discussões que vinham ocorrendo sobre a matéria na Câmara dos Deputados vinham se revelando pouco objetivas.

A Presidente esclareceu que as solicitações de instalação de câmaras e comitês deveriam ser feitas diretamente à Secretaria Executiva do Conselho Consultivo – incumbida de prestar os esclarecimentos necessários aos solicitantes e de providenciar os trâmites correspondentes –, sendo, nos termos do art. 23 do Regimento Interno, prerrogativa exclusiva de seus membros titulares.

Considerando tratar-se o SINEAA de membro suplente do Órgão, ficou acordado que aquela representação articular-se-ia com outros membros titulares do Conselho Consultivo de forma a formalizar o pedido de instalação da câmara técnica.

(3) Passando ao item seguinte da ordem do dia, o representante do SNETA expôs suas considerações a respeito da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009. Afirmou que, não obstante as reuniões realizadas entre as entidades do setor e as dezenas de contribuições encaminhadas por ocasião da audiência pública sobre o tema, o texto da Resolução aprovada praticamente não havia contemplado nenhuma das sugestões apresentadas.

Registrando serem as empresas de táxi aéreo as maiores concessionárias de áreas – maiores até mesmo que as próprias companhias aéreas –, externou a insegurança dos empresários do ramo, que, segundo ele, poderiam ter inviabilizadas as operações de suas empresas caso as licitações de áreas aeroportuárias viessem a impor valores de locação incompatíveis com suas atividades.

Em aparte, o representante da ABAG manifestou sua concordância com as colocações externadas pelo representante do SNETA, acrescentando que os efeitos da mencionada Resolução nº 113 afetavam não apenas as empresas de táxi aéreo, mas o setor de transporte aéreo como um todo. Mencionou que, querendo-lhe parecer ter sido uma norma que não havia agradado a praticamente nenhum segmento da indústria da aviação, mereceria ser revista, solicitando, para tanto, o concurso dos demais membros do Conselho.

Pedindo a palavra, o representante da ABEFAER, por seu turno, mencionou a insegurança vivenciada pelos empresários – alguns em verdadeiro desespero –, o que vinha fazendo com que o assunto viesse sendo tema de reuniões em vários cantos do País. Reforçou que as empresas de aviação só podem funcionar se instaladas em aeroportos, e que o impasse sobre sua permanência ou não em alguns deles afeta o próprio valor das empresas.

O representante da ABETAR, compartilhando das preocupações manifestadas anteriormente, acrescentou que o modelo de regulação ideal a ser buscado é o de liberdade de mercado e de interferência mínima do regulador. Segundo seu pensamento, esse modelo deveria nortear o papel do Estado e preservaria tanto as empresas quanto o interesse público, aduzindo, ao referir-se ao caso sob discussão, que essas não podem ser penalizadas pela falta de investimentos no setor. Alertou que Resoluções como a 113 e a 115 (sobre o SESCINC), mesmo que corretas, necessitariam de tempo maior para sua efetiva implantação, e não deveriam entrar em vigência de maneira imediata, como aconteceu: tais medidas deveriam ser planejadas com a antecedência necessária para evitar transtornos como os experimentados por algumas empresas instaladas em áreas aeroportuárias, que haviam recebido aviso da Infraero de que, em seis meses, seriam alvo de remanejamentos.

Diante do fato de que outras entidades, como o SINEAA, manifestaram seu apoio às manifestações antecedentes, a Presidente do Conselho, entendendo que a Resolução nº 113 deveria se esclarecida, registrou que a mesma foi concebida para que os gestores aeroportuários não necessitassem efetuar licitação – embora, se assim entendido por bem, pudessem fazê-lo – e tivessem condições de praticar a livre negociação quando da renovação dos contratos. Explicou, ainda, que, para que houvesse licitação, seriam necessárias regras de alocação de áreas, e que essas regras haviam sido elaboradas tendo em conta o número de assentos operados pelas companhias, com as de maior volume de passageiros transportados tendo preferência na ordem de negociação com o administrador das áreas. Nesse cômputo, as empresas de aviação geral também seriam atendidas, embora num percentual menor. Aduziu que, somente depois de atendidas as empresas que movimentassem passageiros em um determinado terminal, é que as empresas de fora, ou seja, que não operassem naquele aeroporto, teriam direito a pleitear áreas junto ao operador aeroportuário e, só então, em última instância, poderia a área ser licitada para empresas que não fossem do setor aéreo. Em resumo, asseverou que o normativo em questão protegia muito as companhias aéreas e restringia, em termos de liberdade de preço, o gestor aeroportuário ao definir que as áreas comuns deveriam ser alocadas a preço de custo, sem necessidade de licitação, priorizando as empresas que movimentassem mais passageiros. A fim de que fossem dirimidas todas as dúvidas acerca do assunto, a Presidente dispôs-se a providenciar uma apresentação

detalhada da Resolução pela equipe técnica responsável por sua elaboração, após o que, se ainda reputado necessário, instalar-se-ia uma câmara técnica para debater a questão.

(4) Na sequência dos trabalhos, foi passada a palavra para o representante da AUTCAN, o qual apresentou aos demais conselheiros sua proposta de redução dos valores de multas aplicadas aos passageiros de transportes aéreos devidas por *no-show*. Segundo esclareceu, tais multas, no valor aproximado de R\$ 100,00 (cem reais), estavam distantes da realidade do usuário, agravado pelo fato de o passageiro, ao remarcar o bilhete, não contar integralmente com os valores originalmente contratados, arcando com mais um dispêndio. Solicitou que a ANAC elaborasse estudo sobre o assunto, sem prejuízos de eventuais medidas a serem tomadas junto aos órgãos de defesa do consumidor.

(5) Passando ao item seguinte, igualmente de sua proposição, o representante da AUTCAN reclamou da falta de clareza nas comunicações feitas pelas empresas aéreas nos aeroportos, relatando situações de passageiros que não teriam sido adequadamente informados dos motivos de atrasos e desvio de rotas de voos. Segundo ponderou, uma comunicação mais eficiente permitiria que o usuário pudesse decidir, em tempo, por mudanças em seu itinerário, se assim preferisse.

(6) Por fim, o representante da AUTCAN propôs fosse realizado estudo destinado a propor meios de ampliação, para uma quantidade maior de companhias aéreas, das malhas de voos domésticos, objetivando aumentar a concorrência e diminuir os preços das passagens por elas praticados. Alegando que, em alguns estados, não há opções para os passageiros, e sugerindo que o mencionado estudo abrangesse rotas, origens e destinos dos potenciais passageiros, o orador concordou com o aspecto de que tais temas seriam melhor discutidos em uma câmara técnica.

A esse respeito, o representante da ABETAR, ao questionar a afirmação de que, em alguns estados, as empresas teriam dificuldades para operar, registrou seu entendimento no sentido de que o que poderia haver seria a não-conformidade operacional de alguns aeroportos. Da mesma forma, duvidou da utilidade da prestação de informações reputadas desnecessárias aos passageiros.

(7) Passando ao item seguinte, o representante do SNAeroviários registrou a necessidade de se abordar uma questão importante que, em sua visão, não seria apenas de natureza trabalhista, mas, sim, de segurança operacional: a da carga horária dos trabalhadores

aeroviários. Segundo afirmou, tal carga – de seis horas diárias – não vinha sendo cumprida à risca, havendo, inclusive, a prática de jornadas dobradas em alguns casos. Independentemente de o tema estar sendo questionado em outros fóruns, como na Superintendência Regional do Trabalho, reputou o conselheiro que o assunto, por representar ameaça concreta à segurança de vôo, deveria ser fiscalizado pela ANAC. Citou, em defesa de seu ponto de vista, exemplo de empresas que estabelecem tempo máximo para que mecânicos liberem as aeronaves sob seus cuidados de manutenção. Enfatizou que tal prática, bastante comum nas empresas, deveria ser vista como uma questão, além de trabalhista, com consequências operacionais e de segurança importantes, em razão do que sugeria que a ANAC intensificasse sua presença nos aeroportos para coibi-la.

Em complemento ao tema, o representante da ANMAER aproveitou para externar sua preocupação com a adequada formação de mão de obra para o segmento de manutenção aeronáutica, uma vez que a demanda por mecânicos tem crescido muito com a expansão da frota de algumas empresas. Alegou que a ANAC não tem dado a devida importância ao assunto, uma vez que foi solicitado pela ANMAER, há dois anos, a criação do Pólo de Manutenção em Sorocaba (SP), o que até então não havia se materializado, não obstante o surgimento de pólos específicos voltados a outros setores da indústria em Porto Alegre (RS), Belo Horizonte (MG) e, mais recentemente, São José dos Campos (SP). Apresentando números relativos a escolas de formação de pilotos e mecânicos no Brasil, afirmou que, se a deficiência na formação de novos profissionais não fosse revertida, além do excessivo número de horas extras a serem cumpridas por esses profissionais em detrimento da segurança operacional, incorreríamos na falta de mão de obra no mercado. Solicitou à Presidente, por fim, que o mencionado Pólo de Formação em Manutenção de Sorocaba seja criado.

Ainda sobre o tema, manifestaram-se os representantes do Sindicato dos Aeronautas e dos Aeroportuários, defendendo fosse dada maior atenção aos fatores humanos ligados à aviação. Destacaram que as discussões sobre investimentos em aviação encontram-se habitualmente centradas na infraestrutura, em novas máquinas e equipamentos, descurando-se do fato de que tais máquinas são operadas por seres humanos, muitas vezes esquecidos e pouco valorizados, principalmente em assuntos relacionados à saúde e à jornada de trabalho.

(8) Encerrada a abordagem dos assuntos da pauta, a Presidente do Conselho anunciou que a auditoria da Federal Aviation Administration - FAA no Brasil, na área de operações, houvera encerrado seus trabalhos na véspera, tendo sido o País indicado para a categoria 1 de voos para os EUA.

Pedindo a palavra, o representante da APPA externou considerações a respeito do funcionamento do Conselho Consultivo, questionando sua eficácia, sua finalidade e o encaminhamento dado aos assuntos ali tratados. Abordou questões variadas, como o fechamento do Campo de Marte – aeroporto usado pela aviação geral em São Paulo – para a construção da futura estação do trem de alta velocidade, sem que a ANAC interviesse, e a questão do voo IFR, nível de voo 75, pautada em várias oportunidades, também sem qualquer desdobramento prático. Asseverando que muitos assuntos tratados no âmbito do Conselho não prosperavam, bem como que, por outro lado, temas sem pertinência com seus objetivos eram ali discutidos, mencionou que, até mesmo, a importância do Órgão para a Agência deveria ser questionada. Encerrando sua manifestação e aludindo à indefinição de responsabilidades na condução do setor, registrou que a ANAC precisava assumir a gestão da aviação civil.

Com a palavra, o representante do CCCA manifestou sua concordância com as colocações do representante da APPA e acrescentou sugestão no sentido de a ANAC utilizar mais as entidades integrantes do Conselho como colaboradoras na condução de trabalhos relevantes. Reputando ser essa a melhor forma de aproveitamento do Órgão em sua função de assessoramento, colocou à disposição da Agência as universidades por ele representadas, dispostas e aptas a realizar um trabalho muito maior do que o vinham fazendo.

Ainda sobre a manifestação do representante da APPA, o representante do SINDAG aduziu que o propósito de tais declarações seria apoiar e fortalecer a ANAC, e que a Diretoria deveria interpretá-las não apenas como cobranças, mas, também, como disposição para somar e colaborar. Lamentou que normativos importantes estivessem sendo baixados ora sem consulta aos entes afetados, ora contrariando totalmente posições negociadas, externadas e tidas como de consenso pela comunidade da aviação.

Com a palavra, o representante da ABETAR ponderou que, embora os que o haviam antecedido no uso da palavra pudessem ter alguma razão em seus pronunciamentos, era necessário relativizar cada um dos pontos mencionados. Mencionando que ANAC e entidades estariam passando por um período de aprendizagem nesse tipo de parceria,

externou sua percepção de que a falha residia na forma como o Conselho como um todo estava trabalhando, não identificando a Agência como a única a ser responsabilizada. Cobrando dos conselheiros uma atitude mais ativa, registrou ser obrigação das entidades, ao apresentar um problema, igualmente oferecer uma proposta de solução, ressaltando, por fim, a oportunidade de os assuntos de interesse do setor serem canalizados para discussão no âmbito das câmaras setoriais, dada a sua condição de importantes veículos na formação de propostas para apreciação por parte do Conselho.

Retomando a palavra em breve aparte, o representante da APPA esclareceu que, apesar do tom crítico imprimido em sua manifestação, a Presidente do Conselho possuía e podia contar com o apoio de todas as entidades ali presentes.

Em seguida, a Presidente concedeu a palavra ao representante da CAB, que informou aos presentes que a Câmara Técnica do Aerodesporto, já constituída, estava em pleno funcionamento e já apresentara alguns resultados, como a habilitação de médicos para realizar exames em aerodesportistas. Passou, então, a palavra ao vice-presidente da entidade, para que esse discorresse sobre uma situação urgente e perigosa vivenciada pelos pilotos: as limitações de voo em IFR, decididas pela autoridade aeronáutica (DECEA), que não têm considerado a realidade dos usuários e, conseqüentemente, têm acarretado situações de risco de acidentes na região da FIR Brasília, em razão do rebaixamento do teto para operações em algumas áreas. Solicitou que a Presidente, em nome do Conselho Consultivo, recebesse e encaminhasse dois ofícios por ele elaborados, dirigidos às autoridades responsáveis – DECEA e CENIPA –, a fim de alertá-las e sensibilizá-las para a urgência do problema.

A propósito, a Presidente houve por bem explicitar a diferença existente entre as figuras de Presidente da ANAC e Presidente do Conselho Consultivo da ANAC. Tratando-se a Agência da autoridade de aviação civil, exceto no que se refere a controle do tráfego aéreo e investigação de acidentes, não caberia à sua pessoa, na condição de Presidente da Agência, encaminhar pleitos da espécie às áreas competentes, ressaltando, por outro lado, que, na qualidade de Presidente daquele Conselho Consultivo, teria toda a satisfação em integrar uma comissão para tratar do assunto com o Ministro da Defesa. A respeito de abordagem anterior, assinalou que um dos pontos que devem fazer parte do aprendizado conjunto Agência/Setor seria o de não se tratar a reunião do Conselho como um palco de despachos com a Presidente da ANAC – o que poderia ser feito a qualquer tempo, sempre que a agenda o permitisse –, concluindo por afirmar serem as

reuniões um fórum para discussão de assuntos técnicos, assim entendidos estudos que as câmaras setoriais tenham realizado e que demandem avaliação e/ou providências por parte do Conselho.

Após mais algumas colocações com relação ao tema, a Presidente passou a palavra para o representante do DECEA, o qual, entendendo necessários alguns esclarecimentos sobre itens anteriormente discutidos, afirmou que o Órgão não se encontrava fechado a nenhuma crítica, contestação ou sugestão dos usuários do sistema, acrescentando que reuniões de trabalho com representantes da aviação civil vinham sendo realizadas a cada três meses. Reconheceu o problema envolvendo o IFR e disse que o documento vinha sendo renovado de tempos em tempos devido a algumas restrições naquela área.

Na sequência, o representante da ANOMA informou que a Câmara Técnica da Indústria de Manutenção Aeronáutica havia sido instalada no início do mês e que se encontravam programadas reuniões para implantação de dois comitês temporários: um para tratar da de materiais aeronáuticos (importação, tarifas e rastreabilidade) e outro para discutir a profissão de mecânico, convidando os demais integrantes do Conselho a deles participar.

Ninguém mais se habilitando a fazer uso da palavra, foi acordada, conforme sugerido pela Presidente do Conselho, a realização da próxima reunião no dia 28 de janeiro de 2010, às 10 horas, no Rio de Janeiro.

Agradecendo a participação dos presentes, a Presidente encerrou a sessão às doze horas e trinta e cinco minutos.

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