



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Ata da Reunião nº 7 do Conselho Consultivo da ANAC

Data: 9 de julho 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:

- Marcelo Pacheco dos Guarany's – Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – **ANAC**, representando a 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**;
- Carlos Alberto Amorim Ferreira - Associação Brasileira de Agências de Viagem - **ABAV**;
- José Eugenio de Carvalho Junior - Associação Brasileira das Entidades de Comissarias Aéreas - **ABECA**;
- Comte. Sami Fadi Younes - 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**;
- Walter Bartels - Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil - **AIAB**;

- Humberto Mota - Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos Brasileiros - **ANCAB**;
- Carlos Alberto Tavares Associação Nacional das Oficinas de Manutenção de Aeronaves - **ANOMA**;
- 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 - Associação dos Usuários de Transportes Coletivos de Âmbito Nacional - **AUTCAN**;
- Cel. Av Roberto da Silva Pinto - Comando da Aeronáutica - Comando da Aeronáutica - **COMAER**;
- Leonel Brites - Comissão de Aerodesporto Brasileira - **CAB**;
- Jorge Derviche Filho - Confederação Brasileira de Pára-Quedismo - **CBPQ**;
- Moacir Fischmann - 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 - Sindicato Nacional dos Aeronautas - **SNA**;
- Celso André Klafke - Sindicato Nacional dos Aeroviários - **SNAeroviários**;
- Pedro Azambuja - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - **SINEAA**;
- 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;
- (2) Instalação da Câmara Técnica do Aerodesporto;
- (3) Proposta de instalação da Câmara Técnica para Aviação Experimental.

AUTCAN

- (4) Implantação de serviços e facilitadores para os usuários nos grandes aeroportos;
- (5) Estímulo às companhias aéreas para operar na Região Amazônica.

CONUT

- (6) Cobertura de danos por extravios de bagagem e assistência aos usuários em geral.

SNETA

- (7) Política de concessão de novas áreas aeroportuárias e das áreas já concedidas;
- (8) Análise dos aeroportos domésticos e sua capacidade, bem como reserva de parte dessa capacidade para atendimento da aviação executiva.

SNAeroviários

- (9) Política Nacional de Aviação Civil: a questão das tarifas; “Céus Abertos” (Cabotagem pelas empresas estrangeiras);
- (10) Revisão dos normativos que tratam da terceirização de serviços pelas empresas internacionais;
- (11) A estratégia da ANAC para a aviação nacional;
- (12) Infraestrutura aeroportuária.

ABECA

- (13) Procedimento da INFRAERO no sentido de desalojar as comissarias aéreas das áreas que ocupam nos aeroportos.

CAB

- (14) Proposta formulada pela Câmara Técnica do Aerodesporto.

CBPQ

- (15) Revisão do RBHA 105, que trata dos lançamentos de paraquedistas.

ANAC

- (16) Encerramento.

(1) Dando início aos trabalhos, às dez horas e dezoito minutos, o Diretor Marcelo Pacheco dos Guarany's registrou a impossibilidade – de que todos já haviam sido oportunamente cientificados – de a Presidente comparecer à reunião, em virtude de sua convocação para apresentar-se na Comissão de Infraestrutura do Senado, razão pela qual ali se encontrava para presidir os trabalhos.

Antes que prosseguisse, o representante da ABETAR pediu a palavra para parabenizar a ANAC, a Secretaria de Aviação Civil, o Ministério da Defesa – MD e o Conselho de Aviação Civil – CONAC pela condução do assunto referente ao aumento da participação estrangeira no capital das empresas aéreas nacionais. A esse propósito, o Presidente, ressaltando a importância do tema para o setor e lembrando que a matéria seria ainda objeto de discussão no Congresso, manifestou sua satisfação com a recente sinalização dada pelo CONAC.

(2) Prosseguindo, o Presidente declarou que gostaria de fazer dois comunicados: o primeiro, sobre a recente instalação da Câmara Técnica do Aerodesporto, composta por integrantes da CAB, da APPA, da ABAG e da ABEFAER e contando com a participação de especialistas da SSA; (3) o segundo, que tinha em mãos uma proposta da APPA no sentido da criação de uma câmara técnica de aviação experimental, para cuja instalação a ANAC encontrava-se no aguardo de mais adesões, solicitando que interessados se manifestassem. Em seguida, convidou o representante da AUTCAN a expor suas propostas de implantação de serviço e facilitadores para usuários dos grandes aeroportos e de pedido de gestão junto ao MD objetivando fomentar voos de companhias aéreas para a região amazônica a preços mais acessíveis aos usuários.

(4) Com a palavra, o representante da AUTCAN aludiu à oportunidade de ser implantado, nos grandes aeroportos, banco de dados que permitisse aos usuários identificarem os serviços de transporte coletivo regular disponíveis e respectivas rotas, considerando o risco que representa para os passageiros a utilização de táxis “piratas”, muitas vezes para os quais são aqueles direcionados ainda dentro do saguão do aeroporto. Referindo-se a ocorrências do gênero verificadas no Aeroporto do Galeão, em cujas áreas internas registrou também ser comum o assédio de engraxates não credenciados, questionou a eficiência da fiscalização da Infraero.

(5) Da mesma forma, com relação ao pretendido incremento de vôos para a região amazônica, aludiu ao fato de os preços encontrarem-se em patamar incompatível com o poder aquisitivo das pessoas que para lá se locomovem, sugerindo fosse feito trabalho

junto ao MD objetivando dar celeridade à ampliação de rotas para a região a preços mais acessíveis aos usuários.

A propósito das colocações envolvendo o aeroporto do Galeão, o representante da INFRAERO aludiu à série de dificuldades envolvendo alguns licenciamentos, mas registrou que especificamente com relação à vigilância, iria novamente fazer uma chamada para tentar reduzir tais ocorrências.

Novamente com a palavra, o representante da AUTCAN sugeriu que a INFRAERO oficiasse ao Departamento de Transportes Rodoviários (DETRO) da Secretaria de Transportes (SETRANS) e à Prefeitura do Rio com vistas à disponibilização de fiscais e guardas municipais para com ela atuarem em conjunto, o que foi aceito pelo respectivo representante.

Pedindo a palavra, o representante do SINEAA, ainda acerca da questão levantada sobre o Terminal do Galeão e na qualidade de ex-Superintendente daquele aeroporto, registrou tratarem-se os assaltos a ônibus e táxis – cuja origem, seguramente, era no aeroporto – de problema antigo, que esteve muito grave no ano de 2006, mas que foi sensivelmente minimizado a partir de esforço conjunto da Infraero com as autoridades municipais, estaduais e até federais. Com relação à questão dos meninos engraxates, a solução, à época, foi a administração do aeroporto colocar seguranças em todas as portas (Terminal 1, mais de trinta, e Terminal 2, um pouco menos). Visto não depender a questão somente da Infraero – que não detém poder de polícia –, referiu-se, ainda, ao aspecto das dificuldades verificadas na harmonização entre as legislações do município e do estado no particular.

O Presidente, então, retornando à abordagem da primeira proposta da AUTCAN, e entendendo que a questão seria a prestação de informações ao passageiro desembarcado sobre as opções de transporte de que disporia, mencionou ser o assunto tanto do interesse da operadora de infraestrutura quanto das secretarias de transportes dos municípios – as quais regulamentam as formas de transporte público. Aludiu ao aspecto de que se o passageiro chega ao desembarque e ali dispõe de uma boa informação dos meios de transporte disponíveis, optar por uma outra forma constituiria um risco deliberado.

Novamente com a palavra, o representante da Infraero mencionou que, independentemente do programa de divulgação dos serviços de transporte, estava certo

de que o atual Superintendente do Galeão estaria à disposição para melhorar a situação do aeroporto, manifestando, ainda, seu interesse em discutir a melhor forma de conduzir o assunto junto à SETRANS. Diante disso, ficou acertada a realização de reunião entre a AUTCAN e a Infraero para tratar da questão.

Com relação ao segundo tema suscitado pela AUTCAN, o Presidente aduziu que o Ministro da Defesa, na reunião do CONAC ocorrida na véspera, informara estar o Ministério estudando formas no sentido de o poder público fomentar ou incentivar voos na região amazônica – não criando monopólio ou reserva de mercado, mas talvez viabilizando uma contrapartida para as operações das empresas aéreas na área –, registrando acreditar que nos próximos meses alguma proposta deveria ser encaminhada nesse sentido.

(6) Dando início à abordagem do sexto item da pauta, o Presidente passou a palavra ao representante da CONUT, o qual se apresentou aos demais membros como o novo delegado da Entidade no Conselho e agradeceu a boa acolhida proporcionada pelo Diretor Marcelo em visita que a Entidade fizera à ANAC com o propósito de apresentar a questão objeto da pauta, relativa aos ressarcimentos aos usuários por extravios de bagagem e em caso de acidentes pessoais, bastante diferenciados quer se trate de vôos domésticos ou internacionais. Explicou que o propósito da CONUT era aproximar as coberturas em ambas as situações, independentemente de se tratar de voo doméstico ou internacional, por meio da instituição de um seguro complementar nos moldes regulamentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP para o transporte rodoviário. Referindo-se à proposta, mencionou ser ela um seguro coletivo custeado pelos próprios passageiros mas tendo como estipulante as entidades representativas dos usuários em nível nacional – como forma de baratear o prêmio –, as quais acompanhariam o cumprimento das cláusulas e as coberturas dos eventos quando eles ocorressem, com simplificação dos trâmites hoje verificados – daí porque sua pretendida denominação de “seguro de assistência imediata”.

A respeito, o Presidente assinalou que a matéria estava em análise pela Superintendência de Serviços Aéreos - SSA, cujos técnicos estariam verificando, entre outros aspectos, se a venda desses seguros estaria resultando em alguma lesão ao consumidor, ou a imposição a ele de algum ônus adicional àqueles com os quais deveria arcar, e se há interesse público em que seja regulamentada essa forma de assistência ou

se, na realidade, dever-se-ia cobrar da empresa a sua prestação de uma melhor forma. Asseverou que, do ponto de vista econômico, a proposta apresenta a vantagem de, tratada essa forma de seguro apenas como um resseguro, seriam viabilizadas coberturas maiores a custos mais baixos, mas que tudo isso estaria sendo levado em consideração na análise em curso.

(7) Dando prosseguimento, o Presidente passou a palavra ao representante do SNETA, que, sobre sua proposta no sentido da urgente definição da política de concessão de áreas aeroportuárias, registrou a impossibilidade de o concessionário planejar seus negócios, investir e crescer diante da ausência de definições sobre os contratos de concessão de áreas, como havia no passado, apelando mais uma vez para que se viesse a ter uma definição de futuro.

Aparteando, o representante da ABETAR registrou a situação de estresse gerada pela indefinição do assunto, objeto de pleito levado ao Ministro da Defesa em três oportunidades.

Ainda sobre a questão, pedindo licença para se manifestar, o representante da ABAG mencionou encontro havido na ANAC com o Diretor Alexandre, do qual saiu preocupado diante da informação de que a questão da concessão de áreas aeroportuárias estava sendo tratada em conjunto com a da concessão de aeroportos – de maior complexidade, posto a definição do modelo fugir da competência pura e simples da ANAC para se tornar um assunto de Estado –, o que implicaria ainda maior demora.

A esse respeito, o Presidente mencionou que, apesar de haver, de fato, uma interface entre os assuntos (a partir do momento em que se tivesse a definição de um modelo de concessão de aeroporto, seria preciso definir como a operadora aeroportuária trabalharia com essas áreas), entendia serem os trabalhos independentes. Revelou estar a ANAC ciente da importância e da urgência da definição em causa e que os estudos pertinentes estavam sendo conduzidos pela assessoria da Diretora-Presidente.

Pedindo a palavra, o representante da APPA, referindo-se ao tema sob discussão, aludiu a problema existente no Campo de Marte, destinado à aviação geral, cuja solução – embora demandada junto à Infraero em São Paulo – ainda não ocorrera, consistente na existência de hangar locado sem licitação para empresa de táxi aéreo ali inoperante e vazio há dois anos, não obstante o encontrar-se o aeródromo completamente saturado, sem espaço para a permanência de aviões. Mencionou ter chegado a seu conhecimento

que a empresa em questão – North Wind – seria de propriedade do Senador Renan Calheiros, e que a Infraero teria impetrado ação de retomada do hangar pela falta de licitação, mas que uma semana antes da audiência viera ordem de Brasília para retirar de pauta o processo. Mencionando igualmente a irregularidade da ocupação de outra área do mesmo aeródromo por uma fábrica de painéis – objeto de representação junto ao Ministério Público de São Paulo já que o Código Brasileiro de Aeronáutica proíbe a destinação de áreas aeroportuárias a atividades não ligadas à aviação –, propugnou pelo fim dos apadrinhamentos no âmbito dessas áreas no Brasil.

De posse da palavra, o representante do SINEATA acrescentou que as empresas prestadoras de serviços auxiliares de transporte aéreo, as quais detêm o maior contingente de empregados nos aeroportos, obrigadas que são pela legislação trabalhista e pela Vigilância Sanitária a dispor de refeitórios, vestiários e área mínima por empregado, não têm como cumprir tais requisitos pela inexistência de espaço.

Ainda com relação ao assunto, o representante do SINEAA registrou que uma proposta prática seria o estabelecimento de uma câmara técnica visando a discussão da Portaria nº 774/GM-2, de 13 de novembro de 1997, e alterações posteriores, para o que gostaria o setor de contribuir.

A propósito, o representante da ABAG questionou a oportunidade da criação da câmara técnica sugerida pelo representante do SINEAA, lembrando que a ANAC houvera colocado o assunto em consulta pública em dezembro, e várias contribuições foram a ela encaminhadas, inclusive a resultante de um trabalho bastante interessante feito em conjunto com o SNETA. Citou que esse trabalho procurou enriquecer a proposta sob consulta, no seu entendimento superficial e insuficiente diante do histórico legislativo de que já se dispunha sobre a matéria, e que estar-se-ia no aguardo do resultado do processo. Registrou, ainda, haverem ABAG, SNETA e SNEA sugerido que, concluída a análise das contribuições recebidas, o correspondente resultado fosse novamente submetido a audiência pública.

O Presidente, então, a respeito das últimas colocações, registrou que o Gabinete da Diretora-Presidente da ANAC já houvera terminado a análise da questão e que a idéia seria, de fato, colocá-la novamente em audiência pública.

(8) Relativamente ao segundo assunto pautado pelo SNETA, no sentido de reservar parte da capacidade dos aeroportos centrais brasileiros como Congonhas, Santos

Dumont e Pampulha para o atendimento da aviação executiva, solicitou seu representante o empenho da ANAC na revisão dos critérios de concessão, diante da constatação de excesso de movimento de aviões de grande porte em determinados horários, muitas vezes com capacidade ociosa, gerando transtornos em termos de falta de espaço e falta de tempo.

Pedindo a palavra, o representante do SNAeroviários, aludindo ao interesse de todos em participar da discussão sobre o projeto de concessão de aeroportos e antecipando-se ao item (12) da pauta, propôs fosse aberto amplo fórum de discussão sobre a questão dos aeroportos no País.

Sobre a capacidade do Santos Dumont, o representante da ABETAR, mencionando ter sido o segmento favorável à abertura do Aeroporto – até por entender que as companhias regionais estavam sendo penalizadas em termos de ligação do Santos Dumont com outros grandes centros –, contrapôs sua percepção de que tal liberação houvera sido feita de forma atrapalhada, posto que, nem bem aberto o aeroporto, já se observava falta de espaço no pátio e restrição de operações. Atribuiu a situação à administração aeroportuária local, responsável pela liberação dos HOTRANS.

Com a palavra, o representante da Infraero, mesmo atribuindo boa parte do comprometimento operacional observado aos atrasos dos voos em rota, dispôs-se a providenciar uma revisão nos procedimentos pertinentes.

Finalizando a abordagem do assunto, o Presidente ponderou que o processo de abertura do Santos Dumont fora um processo de fato: tudo absolutamente documentado desde o início, e com base em fundamentações legal e econômica. Aludiu ao mandamento de não haver restrição à atuação de empresas nos aeroportos que não as operacionais e as relativas à prestação de serviço adequado, ressaltando que esse último conceito não é um conceito aberto: prestação de serviço adequado é regularidade, é pontualidade, é segurança. Acrescentou, ainda, que a medida, que igualmente veio atender ao princípio constitucional da promoção da concorrência – importante conceito trazido pela nova regulação do setor e de relevância para a sociedade –, foi adotada de forma criteriosa, consultados o órgão e a empresa responsáveis pela definição de capacidade com base nos quesitos de segurança estabelecidos – o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea do DECEA e a Infraero. Asseverou ser a capacidade de vinte e três movimentos/hora a menor capacidade no pior momento de restrição – daí não ter havido

aumento da capacidade do Aeroporto: o que se fez foi, única e exclusivamente, retirar a restrição de destinos a ele imposta.

Sobre a questão da concessão de aeroportos, o Presidente mencionou que o objetivo seria a promoção de uma maior eficiência na operação desses, quer seja por meio de uma empresa pública com governança corporativa diferenciada, quer seja por meio da abertura de capital da INFRAERO ou da concessão. À ANAC – a quem não compete definir quais aeroportos conceder – caberia preparar o modelo de concessão a ser adotado, se e quando assim viesse a ser decidido pelo Presidente da República.

Novamente com a palavra, o representante do SNAeroviários manifestou-se pela democratização das discussões pertinentes ao assunto, presente o interesse objetivo dos milhares de aeronautas, aeroviários e trabalhadores da Infraero.

Referindo-se à infraestrutura aeroportuária, o representante da ABETAR registrou haver feito, em eventos de que participara, algumas observações com relação aos aspectos de *safety* e *security* nos aeroportos regionais, especificamente com relação à Resolução nº 62, diante da possibilidade de paralisação das operações de cerca de vinte aeroportos no País, o que penalizaria extremamente a operação das empresas aéreas. Aludiu à ineficiência na gestão e aplicação dos recursos do Programa EMAER-32 e do PROFAA diante das carências de infraestrutura nos aeroportos regionais.

A respeito dos aspectos de *safety* e *security*, o Presidente mencionou que o foco da discussão da ANAC consistia em avaliar se as restrições da OACI no particular seriam realmente necessárias no caso brasileiro – ou seja, se o risco de incidentes de segurança eventualmente poderia ensejar a dispensa de determinados requisitos –, mas que tudo isso estaria sendo tratado no contexto da edição próxima do RBAC 155.

Pedindo a palavra, o representante do SINEAA, declarou que gostaria de destacar assuntos que entendia de interesse geral da aviação. Defendeu uma ampla revisão do marco regulatório aviação civil no Brasil, citou a recente publicação do Decreto da Política Nacional de Aviação Civil - PNAC e chamou a atenção dos membros do Conselho para a questão da revisão do CBA, o documento basilar de toda a regulamentação da aviação no país, em trâmite em comissão especial no Congresso Nacional. Centrando-se nos aspectos de interesse de seus representados, destacou a questão da revisão do marco tarifário da aviação civil, a discussão da Portaria 774/GM-2 e alterações posteriores e a discussão da privatização de aeroportos, para as quais

colocou-se de antemão à disposição da Agência, para contribuir técnica e formalmente, além de propor a constituição de três câmaras técnicas para cada abrigar cada um desses debates.

(9) Passando à abordagem do item nove da pauta, o representante do SNAeroviários referiu-se aos objetivos da PNAC – o principal, a segurança de voo, e outro também importante: “considerar a operação internacional de empresas aéreas brasileiras instrumento de projeção econômica e comercial de importância política e estratégica para o País, devendo ter tratamento fiscal, tributário e creditício semelhante ao das atividades de exportação e de infraestrutura” – para levantar as questões das tarifas internacionais e do risco de as sétima, oitava e nona liberdades do ar virem a ser concedidas, não obstante o Relatório de Atividades de 2008 da ANAC dizer o contrário.

(10) Passando para o segundo item pautado por sua representada, e manifestando-se contrário ao instituto da terceirização – não de uma maneira geral, mas com relação a algumas funções que entende deveriam ser de responsabilidade direta das empresas aéreas –, solicitou a alteração da IAC 163 no que respeita à terceirização das figuras do despachante operacional de voo, do encarregado do *check-in* e do operador que entrevista o passageiro previamente ao embarque com vistas a detectar a presença de itens capazes de colocar em risco a segurança do voo.

Aparteando, e retornando à introdução do regime de liberdade tarifária para vôos internacionais, o representante da ABAV externou sua preocupação com os possíveis reflexos da medida no que respeita às empresas e ao próprio mercado como um todo, mencionando querer-lhe parecer que a ANAC estaria impondo decisões sem escutar o mercado.

Com a palavra, o Presidente abordou o papel da ANAC na condição de agência reguladora: regular, implementar e zelar por tudo aquilo que está na lei, a qual determina exatamente o que a Agência tem que fazer. Entre essas determinações, figuram dois itens de regulação: a liberdade de oferta e a liberdade tarifária, não cabendo à Agência achar se deveria ou não haver liberdade tarifária, o mesmo se verificando com relação à liberdade para voar para qualquer aeroporto desde que haja capacidade operacional. Observou que tais itens não se encontram à toa na lei: foram objeto de muitas discussões no âmbito do Congresso, de que participaram o SNEA e sindicatos de trabalhadores.

(11) Com relação ao item 11 da pauta, o Presidente ponderou não ser a ANAC responsável por definir a estratégia do setor – fixada pela política estabelecida pelo MD e pelo CONAC –, estando a seu cargo implementar determinadas ações dessa estratégia. Acrescentou que a estratégia regional era uma preocupação do Ministério, que estava elaborando um projeto de lei para enviar ao Congresso, foro que deverá discutir questões como a da universalização regional *versus* a universalização social no que respeita ao acesso ao serviço.

Com relação à questão “céus abertos”, frisou ser importante que o País se preparasse para discutí-la, já que o mundo inteiro assim vem fazendo, mas igualmente não ser algo que a ANAC pudesse definir. Com relação à cabotagem, aludiu à vedação legal de sua existência no Brasil.

(13) Passada a palavra para o representante da ABECA, esse mencionou que a matéria pautada por sua representada já havia sido objeto de discussão pelos demais membros, solicitando tão-somente que a Associação fosse incluída como participante da câmara técnica de infraestrutura aeroportuária.

Pedindo para se manifestar, o representante do SINDAG protestou com relação à recente edição da Resolução nº 106 – aprovando sistema de gerenciamento de segurança operacional para os pequenos provedores de serviço da aviação civil – sem que ninguém soubesse de nada, sem que houvesse uma consulta pública e cujo teor estaria inadequado à atividade de seus representados.

(14) (15) Passando aos itens seguintes, o representante da CBPQ informou que a Câmara Técnica do Aerodesporto havia entregue suas propostas à ANAC, solicitando especial atenção para a da criação de uma gerência do aerodesporto na Agência, diante da dificuldade que o setor vinha encontrando para tratar das questões de seu interesse.

Pedindo a palavra, o representante da APPA, retornando à questão tratada por ocasião da reunião anterior, relativa à restrição do voo visual na FIR Brasília, informou que realizara visita ao DECEA, onde teria sido cientificado de que até o final do próximo mês de agosto a questão seria acertada, querendo-lhe parecer, então, desnecessária a criação de uma câmara para tratar do assunto, como na ocasião aventado. Aproveitou a oportunidade para elogiar o trabalho que o Órgão vinha realizando no sentido de regularizar o sistema de tráfego aéreo brasileiro, bem como os excelentes resultados por ele e pelo CENIPA obtidos na recente auditoria realizada pela ICAO, que concorreram

para que o Brasil fosse colocado entre os cinco melhores do mundo em termos de aviação civil. Sobre o abordado aspecto da terceirização, mencionou que o importante é a competência de quem faz o trabalho, é o seu comprometimento com a segurança, independentemente de ser terceirizado ou não. Nesse momento, por sua sugestão, foi exibido um vídeo consistente em animação representativa do tráfego aéreo mundial num período de vinte e quatro horas.

A seguir, o Presidente concedeu a palavra ao representante da ANOMA, o qual informou aos presentes que sua representada, por deliberação assemblear ocorrida no mês anterior, passou a denominar-se Associação Nacional de Manutenção Aeronáutica - AMAER, e a abranger todos os segmentos de manutenção, não só o das oficinas. Aludiu à formalização da Câmara Técnica Setorial da Indústria de Manutenção Aeronáutica, com a participação da AMAER, da ABAG, do SNEA, do SINEATA, do SNETA e da ABECA, colocando sua composição aberta aos demais, diante do que foi manifestado o interesse da representação do SINDAG em dela participar.

(16) Encerradas as manifestações, o Presidente, acertando o agendamento da próxima reunião do Conselho para o dia oito de outubro do corrente ano (quinta feira), às dez horas, em Brasília – sujeito a confirmação por parte da Sra. Presidente diante da agenda respectiva –, agradeceu a participação dos presentes, encerrando a sessão às treze horas e cinquenta minutos.

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