



ATA DA REUNIÃO Nº 13 DO CONSELHO CONSULTIVO

DATA: 24 de fevereiro 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

- Cláudio Passos Simão - Diretor-Presidente Substituto 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**;
- Edmar Augusto Bull – Associação Brasileira de Agências de Viagem - **ABAV**;
- 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**;
- George William César de Araripe Sucupira – Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - **APPA**;
- Leonel Brites – Comissão de Aerodesporto Brasileira - **CAB**;
- Maj. Brig. do Ar Rafael Rodrigues Filho – Departamento de Controle do Espaço Aéreo - **COMAER/DECEA**;

- Dadino de Oliveira Filho – Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo - **CONUT**;
- Cel. Av. Luiz Cláudio Magalhães Bastos – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos - **CENIPA**;
- Luiz Kazumi Miyada – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - **INFRAERO**;
- Francisco Luiz Xavier de Lemos - Sindicato Nacional dos Aeroportuários - **SINA**;
- 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**;
- Arturo Spadale – 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.

SNAeroviários

(2) Excesso de jornada de trabalho e regulamentação profissional dos aeroviários

SNAeroviários

(3) Proposta de edição de norma padronizando a formação de APACs.

SNAeroviários

(4) Proposta de criação de mecanismos visando a regulamentação do funcionamento das ESATAS.

SNETA

(5) Inclusão dos dados estatísticos sobre as operações de táxi aéreo no Relatório da ANAC.

SNAeronautas

(6) Inexigência de emissão do Certificado de capacidade física para comissários.

AUTCAN

(7) Cobrança de seguro por ocasião da compra de bilhetes de passagem.

Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária

- (8) Apresentação do relatório final do Comitê Técnico Temporário encarregado de propor alterações na Resolução nº 113/2009 (critérios para alocação de áreas aeroportuárias).

SNEA

- (9) Apresentação de estudo sobre a capacidade aeroportuária.

ANAC

- (10) Assuntos gerais

ANAC

- (11) Encerramento

(1) A sessão foi aberta às dez horas e dezesseis minutos. Após saudar os presentes, o Diretor Passos explicou que a Reunião seria por ele presidida em razão de o mandato da Diretora Solange Paiva Vieira como Diretora-Presidente da Agência haver expirado no dia anterior. Esclareceu que ambos permaneceriam na Agência até o término de seus mandatos de Diretor, em 19 de março de 2011, acumulando ele as funções de Diretor-Presidente, na qualidade de Substituto.

(2) Em seguida, dando início à abordagem dos assuntos pautados pelos Conselheiros, passou a palavra ao representante do SNAeroviários, para que ele discorresse sobre o segundo item da pauta. O Conselheiro, em sua manifestação, alertou para o constante descumprimento da jornada regulamentar de trabalho pelos aeroviários, principalmente daqueles ligados às empresas auxiliares. Explicou que a contínua extração da jornada poderia resultar em ameaça à segurança de voo, ocasionada pela redução da capacidade de concentração desses trabalhadores.

Registrhou que o simples cumprimento da jornada prevista em lei, com eventual extensão de duas horas extras, seria suficiente para equacionar o problema. Mencionou que, além da falta de entendimento quanto à duração da jornada regulamentar – trinta e seis horas na pista, segundo o Sindicato, ou quarenta, quarenta e duas ou, até, quarenta e quatro, segundo as empresas –, havia o problema da extensão da jornada além de duas horas diárias, chegando, segundo o Conselheiro, a situações extremas de jornada de dezesseis horas. Sugeriu a atuação conjunta da INFRAERO, dos Sindicatos, do CENIPA e da ANAC com vistas a mapear onde verificado excesso e à adoção de providências saneadoras.

Por fim, mencionou o fato de o número de mecânicos por aeronave estar diminuindo progressivamente, igualmente ameaçando a segurança de voo. Salientou que, além de aumentar o quantitativo de profissionais, as empresas aéreas deveriam investir na formação, de forma a melhor preparar e qualificar o setor.

O Presidente, ao recordar ser esse um assunto recorrente, sugeriu que o tema fosse debatido pelos segmentos interessados em fórum específico. Recomendou que estudos fossem desenvolvidos no

âmbito da câmara técnica para formação de mão de obra especializada para o setor aéreo, proposta pelo próprio Sindicato, incentivando que outras entidades dela fizessem parte. Em resposta, os representantes do SNEA e do SINEATA manifestaram interesse em integrar referida câmara.

(5) Diante do pedido formulado pelo representante do SNAeroviários, o Presidente inverteu a ordem da pauta, passando a palavra ao representante do SNETA, com vistas à apresentação do tema proposto. Ao iniciar sua exposição, o Conselheiro apresentou breve histórico a respeito da publicação, pela autoridade aeronáutica, de dados estatísticos e econômicos do setor de táxi aéreo, como horas voadas, consumo de combustível, frota, número de passageiros transportados, entre outros. Segundo afirmou, a partir de 2010, a ANAC deixou de contemplar, em seu Relatório Anual, os números referentes às atividades desse segmento da aviação, devido às inconsistências das informações prestadas por algumas empresas, notadamente as pequenas. Todavia, em seu entender, essa teria sido uma decisão equivocada, já que aproximadamente cento e vinte empresas de táxi aéreo no Brasil deixaram de ter seus dados tabulados e divulgados. Mencionou, em defesa da solicitação do retorno da divulgação desses dados, a importância do táxi aéreo para algumas atividades econômicas, como a petrolífera. Registrhou, também, desempenhar o segmento relevante papel na indústria do transporte, vez atender a todo o País, principalmente aquelas localidades aonde o transporte regular não chega. Destacou que tanto a autoridade reguladora quanto as empresas de transporte regular se beneficiariam dessa radiografia setorial, em razão da natural migração de mão de obra entre segmentos da aviação civil. Recomendou, ao final, que a coleta dos dados e consequente tabulação fossem feitas de forma mais simplificada, de forma que todas as empresas pudessem informá-los adequadamente e, assim, evitar as inconsistências observadas. Recomendou, ante a ausência de autoridade, por parte do Sindicato, para exigir essas informações, que as empresas fossem obrigadas pela ANAC a fornecê-las, de forma a possibilitar a construção de uma base histórica e mais confiável de informações.

A respeito do assunto, manifestaram-se positivamente à inclusão dos dados estatísticos do segmento de táxi aéreo nos relatórios de atividades elaborados pela ANAC os representantes do SNAeroviários, da APPA e do SINDAG. O representante da ANMAER propôs que, por ocasião da remessa dos dados bimestrais e semestrais exigidos pelos Regulamentos 121 e 135, fossem também acrescentados os dados estatísticos. A esse propósito, o Presidente esclareceu que, seguramente, a Agência haveria de encontrar um meio adequado de efetuar o levantamento, mas que não lhe parecia viável coletar, num mesmo documento, informações de ordem técnica e econômica.

(6) Dando prosseguimento aos trabalhos, o Presidente concedeu a palavra ao SNA para tratar do assunto seguinte da pauta, cujo representante manifestou a contrariedade de sua representada a respeito da proposta, ainda em estudo, de desobrigar a emissão de certificados de capacidade física para comissários de bordo, apresentada por ocasião de audiência pública sobre emissão do RBAC nº 67. Explicou que, pela proposta em estudo, tal emissão ficaria a cargo das empresas, por meio de convênios próprios com clínicas e hospitais, procedimento que, dada sua descentralização, apresentaria a desvantagem de inviabilizar o controle da forma de emissão desses certificados e do

conjunto emitido. Sugeriu que tais documentos fossem obrigatoriamente emitidos por clínicas ou hospitais credenciados pela autoridade de aviação.

(7) Na sequência dos trabalhos, passou-se à discussão do item referente à venda de seguros concomitantemente à de bilhetes aéreos, pautado pela AUTCAN. Devido à ausência do representante da Entidade, o tema foi abordado pelo Presidente do Conselho, que lembrou ter sido o assunto objeto de menção em várias outras reuniões, afirmando que, por tratar-se de prática lesiva ao interesse do consumidor, a Agência vinha avaliando a possibilidade de aplicar multas diárias às empresas infratoras.

(8) Ao ser convidado a dar início ao tema referente à Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, o representante da ABETAR, na qualidade de proponente daquela, elogiou a dedicação de seus integrantes. Afirmando ter sido o trabalho desenvolvido um bom exercício de utilização dos mecanismos institucionais disponibilizados pela ANAC, solicitou o empenho do Presidente no sentido da implementação das sugestões apresentadas da melhor maneira possível.

Passou, então, a palavra ao representante da ABAG, Coordenador do Comitê que cuidou da proposta de substitutivo da Resolução nº 113, que, nessa condição, iniciou sua explanação registrando que seu principal desafio durante os três meses e meio de funcionamento da Câmara Técnica fora o de tentar construir uma proposta de consenso entre todos os seus integrantes. Ressaltou que, embora houvesse previsto dificuldade no alcance de um resultado convergente, ao final, esse objetivo fora praticamente atingido, remanescendo algumas diferenças no relatório final – em parte apresentadas pela Infraero – a serem objeto de avaliação pela Agência. Solicitou que a Secretaria Executiva desse encaminhamento prioritário ao assunto, vez ser o tema sensível para vários setores e lembrando que a vigência da atual Resolução, já prorrogada, encerrasse-se em setembro próximo. Ainda a respeito, afirmou estar agendando reuniões com o corpo técnico da Agência de forma a dirimir eventuais dúvidas e, assim, colaborar com a difusão da proposta. Solicitou, uma vez mais, que o Presidente desse encaminhamento célere à análise da proposta e se colocou à disposição dos técnicos para esclarecer eventuais dúvidas no texto correspondente.

(9) Devolvida a palavra ao representante da ABETAR, esse reorientou-a para o Sr. Rogério Benevides, representante do SNEA, com vistas à abordagem do assunto relativo à capacidade aeroportuária, também em discussão no âmbito da Câmara Técnica de Infraestrutura em Comitê próprio. Iniciando sua explanação, o representante teceu observações sobre o crescimento expressivo da movimentação de passageiros, tanto doméstica como internacional, asseverando que, a persistir tal ritmo e considerando o planejamento elaborado em 2009/2010, já estariam atrasados no que se refere à reestruturação projetada para o setor aeroportuário. Aludiu a estudo elaborado a respeito pela Consultoria McKinsey, acerca da capacidade de pista e pátio de aeroportos, utilizando-se de dados fornecidos pelo ITA, pela INFRAERO e por outras entidades. afirmou ter sido estabelecido que a primeira providência do Comitê seria a consolidação desses números. A partir daí, dois aspectos seriam abordados: a quantificação das capacidades atuais e o planejamento para delinear as ações com foco no crescimento futuro do movimento. Assinalou não se sentir o Comitê em condições de capitanejar estudo dessa magnitude sem a participação de

entidades importantes, como o DECEA e a INFRAERO, em razão do conhecimento e da tecnologia por elas detidos. Proseguindo, procedeu à leitura de exposição de motivos em que Infraero e DECEA figuravam como convidados a integrar o Comitê Técnico de Capacidade Aeroportuária instituído no âmbito da Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária [*íntegra do documento em anexo*].

Com a palavra o representante do COMAER, esse a repassou ao representante do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea - CGNA, que informou que aquele Centro realizaria, no período de 21 a 25 de março, o segundo curso de Capacidade de Pista e OTC, já estando em vias de ser agendado, diante da grande demanda, outro treinamento do gênero. Informou possuir o Órgão boa base de informações sobre a capacidade de pista de quarenta aeroportos no Brasil, e que tais dados encontravam-se divulgados no site do Órgão.

Ainda versando sobre o tema apresentado pela Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, o representante do SINA externou sua contrariedade quanto à não participação dos trabalhadores nas câmaras e comitês em funcionamento, uma vez que, por mais planejadas que possam ser as ações e mais integrados estejam os órgãos envolvidos, de nada valerão os esforços despendidos se não existir o comprometimento e o engajamento de quem opera o sistema. Aproveitou para deixar registrado que um maior engajamento encontrava-se associado à existência de planos de carreira para os trabalhadores aeroportuários, posto que sua não previsão levava ao aumento da rotatividade de mão-de-obra, com prejuízo das atividades desempenhadas. Reiterou, ao final, sua intenção em colaborar com os trabalhos do Comitê.

Em aparte, o representante da APPA manifestou seu entendimento no sentido de que as câmaras técnicas são integradas livremente pelos conselheiros, bastando para isso que se inscrevam, sendo desnecessário convite para participação.

Na sequência, o representante da INFRAERO expressou a concordância da Entidade, não apenas em participar das atividades do Comitê, como também em liderar, sendo o caso, os trabalhos referentes aos assuntos a ela diretamente ligados. Concordou com a manifestação do representante dos aeroportuários, reforçando a necessidade de se investir na capacitação dos recursos humanos, importante elo do sistema.

(3) Novamente de posse da palavra, o representante do SNAeroviários deteve-se sobre o item 3 da pauta. Apresentou, resumidamente, panorama dos trabalhos desempenhados pelos Agentes de Proteção de Aviação Civil – APACs, realçando sua importância e defendendo a correta aplicação da regulamentação da categoria, que prevê, entre outras, formação adequada e avaliação periódica. O problema – relatou – ocorria no momento da reavaliação do profissional, o qual era sumariamente demitido se não obtivesse aprovação nos testes. Segundo o sindicalista, isso acontecia por haver custos para reavaliar e reciclar esses trabalhadores, enquanto que, nas novas contratações, essas despesas corriam por conta dos próprios candidatos à vaga. Então, por uma razão de ordem puramente financeira, estaria havendo um grande dano à categoria, já que profissionais experientes estariam sendo dispensados pelas contratantes para evitar-se os custos com reciclagem. Lembrou o

sindicalista ser a permanência dos quadros mais experientes em suas funções importante, já que norteiam o trabalho dos agentes iniciantes e transmitem a experiência adquirida em áreas sensíveis à segurança, como o raio-X. Sugeriu a adoção, no caso, de procedimento de habilitação semelhante ao aplicado aos despachantes operacionais de voo – DOVs e aos técnicos de manutenção, recebendo os aprovados uma habilitação de validade permanente, condicionado, todavia, o exercício das funções à aprovação em avaliações periódicas semestrais ou anuais. Evitar-se-ia, dessa forma, em caso de não aprovação na avaliação, a demissão do trabalhador e a consequente perda do material humano. Ao encerrar o item da pauta, o Conselheiro denunciou o não cumprimento, por parte das empresas internacionais, da legislação brasileira citando os exemplos de submissão dos candidatos a vagas ao teste de detecção de mentiras e a sobrecarga de atribuições do profissional de *check in*, que acumula funções que seriam dos APACs. Tal prática, segundo ele, além de ilegal, comprometia a segurança das operações, em razão da precária capacitação dos funcionários deslocados para essas tarefas. Insistiu no sentido de a Fiscalização averiguar e coibir tais práticas rapidamente.

Em aparte, o representante do SINA chamou a atenção para a verdadeira responsabilidade sobre a gestão dos trabalhos dos APACs, que, segundo afirmou, não seria da Infraero, mas, sim, da Polícia Federal, lamentando a ausência de representantes daquela Autarquia na discussão. Em sua opinião, a padronização dos procedimentos operacionais somente seria possível com a centralização das atividades em uma única empresa, como a INFRAERO, contrariamente ao que é feito hoje – pulverizada entre terceirizadas.

Com a palavra, o Presidente recomendou que propostas dessa natureza fossem primeiramente encaminhadas e discutidas com as áreas técnicas da Agência antes de serem trazidas à mesa do Conselho Consultivo. Tal procedimento aceleraria a adoção de medidas corretivas e geraria economia de tempo e esforço, além de receber parecer com a visão técnica do assunto, o que, muitas vezes, não era possível obter em reuniões como as do Conselho.

(4) Passando à exposição do último item da pauta, sobre o funcionamento das ESATAS, o representante do SNAeroviários, após tecer breve histórico sobre a aviação civil no Brasil, afirmou não ser seu representado contrário à terceirização de serviços às empresas auxiliares de transporte aéreo, mas entendia ser fundamental que as companhias aéreas que contratavam tais auxiliares fossem responsabilizadas pela execução desses serviços. Afirmou ser a legislação clara quanto a essa responsabilidade e que, não obstante o bom trabalho desempenhado por algumas dessas empresas, havia muitas sem condições de oferecer serviço adequado.

Prosseguindo, o Conselheiro procedeu à leitura de ofício datado de 2002, recebido do antigo DAC em resposta a questionamentos feitos, àquela época, pelo SNAeroviários, cujo teor, resumidamente, confirmava o entendimento do Sindicato relativamente ao enquadramento dos empregados das empresas auxiliares de serviços aéreos na categoria dos aeroviários e à equiparação das ESATAS às empresas aeroviárias no que respeita à sua responsabilidade. Asseverando entender aquele Órgão constituírem os sindicalistas um quadro auxiliar na fiscalização das empresas, realçou, com vistas a

uma fiscalização eficaz, a necessidade, por parte da ANAC, de um cadastro efetivo das aproximadamente trezentas e oitenta empresas autorizadas a funcionar no País.

Concluindo, salientou que, além do tema da responsabilidade dos serviços executados pelas ESATAS por parte das empresas aéreas, dever-se-ia atentar para o importante trabalho de formação e capacitação da mão-de-obra atuante nos serviços auxiliares ou, pelo menos, do pessoal em operação no “lado ar” dos aeroportos.

O representante do SINEATA, em réplica, afirmou que o Comitê encarregado de propor alterações na Resolução nº 116 estava atento a muitos dos pontos mencionados e que a proposta apresentada contemplava vários dos assuntos discutidos. Fazendo alusão à referência de seu antecessor ao Ofício recebido do DAC, solicitou ao Presidente permissão para, no próximo encontro, trazer outra correspondência do Órgão acerca do assunto, segundo a qual esse se declarava impedido de se manifestar a propósito em razão de se tratar de matéria de direito.

O Presidente, em resposta aos comentários, explicou que a Resolução nº 116 fora editada visando cumprir os requisitos de segurança previstos no Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), e que a segurança deveria continuar sendo abordada de forma prioritária nos próximos documentos a serem editados. Solicitou ao representante do SNAeroviários que formalizasse, junto à ANAC, a mesma consulta anteriormente feita ao DAC, à vista da existência de arcabouço jurídico mais recente, de que faz parte a Lei de criação da ANAC. Afirmou, ainda, que as demandas da espécie seriam analisadas pela Procuradoria da Agência, vinculada à Advocacia Geral da União.

(10) Iniciando a rodada de assuntos gerais, o Presidente esclareceu aos Conselheiros que, dentro da postura da Agência de dar transparência às ações da Diretoria, todos os documentos relacionados com as Reuniões da Diretoria encontravam-se disponíveis no sítio eletrônico da ANAC. Assim, documentos como resoluções, decisões, atas, pautas e procedimentos como distribuição de processos para relatoria, situação das audiências públicas, entre outros, poderiam se acessados por meio do *link* “Reuniões Deliberativas da Diretoria”, disponível na área “Transparência”, no *site* da Agência. Aproveitou para informar que a Agência vinha procurando aprimorar suas rotinas, oferecendo boa parte de seus serviços pela *internet*. Quanto aos exames da banca, era sua intenção torná-los itinerantes ou realizados pelas escolas de maneira *on-line*, de sorte a resultar em respostas mais rápidas e em melhores serviços em todo o País.

O representante da APPA, inscrito para se manifestar, solicitou fosse instalada câmara técnica para discutir assuntos referentes ao RBAC 61. Justificou a necessidade afirmando existir, entre os usuários, divergências sobre vários pontos ali tratados, como por exemplo, a formação de pilotos de acrobacia. Complementou que, em sua visão, a Audiência Pública instaurada pela Agência para colher subsídios à sua proposta, embora importante, não alcançara plenamente seus objetivos, vez haver recebido, indiscriminadamente, propostas de leigos e de especialistas no assunto.

O Presidente, em resposta, afirmou não ser contrário à criação da câmara técnica sugerida, mas que, no caso específico do Regulamento em causa, havia problema com relação ao tempo disponível para a vigência do normativo, eis que relacionado a uma auditoria realizada pela OACI.

Novamente com a palavra, o representante da APPA apresentou números da última reunião da OACI, apurados pela IAOPA, que denominou de preocupantes, a respeito da formação de mão-de-obra para a aviação civil, principalmente os relacionados com a reposição de técnicos e pilotos a se aposentarem nos próximos oito anos. Embora os números se referissem ao mercado de trabalho norte-americano, inferiu não diferente a realidade do mercado nacional, a não ser pelo fato de que, naquele País, os administradores vinham trabalhando no planejamento do mercado desde 2002.

O Presidente concordou ser a formação um tema a requerer a especial atenção de todos, inclusive da ANAC, e considerou bastante oportuna a sugestão de criação de câmara técnica para discutir a formação de mão-de-obra do setor. A respeito do RBAC nº 61, o representante da CAB apoiou a criação de câmara técnica com vistas a discutir permanentemente temas de interesse da aviação geral e manifestou intenção de integrá-la, embora registrando que as reuniões tópicas havidas entre os técnicos da Agência e algumas entidades vinham apresentando bons resultados, até mais rápidos do que se estivessem sendo conduzidos por uma câmara técnica. Solicitou, apenas, que houvesse mais uma reunião antes da aprovação, pela Diretoria, da Resolução final sobre o RBAC nº 61.

O representante da ABEFAER, inscrito seguinte, inicialmente desculpou-se por não ter incluído na pauta tema de tamanha importância como a formação aeronáutica. Comentou a importância da experiência e do conhecimento para a formação de jovens aviadores e considerou preocupante a proposta, defendida por alguns setores, de permitir que pilotos estrangeiros pudessem trabalhar em solo nacional sem restrições. Reforçou essa preocupação ao ler, no último número da revista Aero Magazine, cartas enviadas por alguns leitores, a propósito de uma das quais endossava as críticas acerca de proposta de requisito contido no RBAC nº 61 exigindo 200 horas de voo em comando para um piloto se candidatar a instrutor de vôo (INV-A). Citou, ainda, a proposta da concentração da formação de pilotos dentro das empresas, chamada “tripulação múltipla”, que poderia trazer prejuízos à instrução no caso de haver favorecimento de indicados em detrimento dos dotados de mérito. O Conselheiro incitou todos a colaborar no aperfeiçoamento da ANAC, lembrando que, apesar de seu posicionamento progresso contrário à sua criação, hoje a Agência era uma realidade e cabendo aos Conselheiros contribuir para corrigir eventuais imperfeições. Finalizando, leu texto de sua autoria, publicado na mesma Revista, em que critica fortemente a já citada proposta de permitir que estrangeiros possam aqui trabalhar, temendo que isso acarrete, além da depreciação dos salários dos pilotos nacionais, queda na qualidade dos serviços.

Por fim, o representante da CONUT, último inscrito, enfocou inicialmente a venda de refeições a bordo posta em prática por algumas companhias aéreas. Deixando claro não ser sua representada contrária a esse tipo de serviço, o Conselheiro teceu críticas à limitação dos meios de pagamento aceitos em algumas companhias, citando como exemplo uma que somente aceitava moeda em espécie – antidemocrático, na sua opinião, considerando que cada vez mais passageiros das classes C e D vinham mais se utilizando do transporte aéreo. Sugeriu que as empresas passassem a aceitar

cartões de débito e crédito, defendendo o fornecimento gratuito de água a todos os passageiros. Da mesma forma, propugnou por que tais serviços fossem previamente anunciados ao passageiro ou informados no site da empresa aérea.

Aproveitando a oportunidade, o Conselheiro externou considerar estar ocorrendo excessiva exploração dos usuários por parte dos estabelecimentos alimentares localizados nos aeroportos. Citou alguns preços de produtos que considerou abusivos, concluindo que assuntos dessa natureza não vinham sendo discutidos adequadamente por entidades do setor. Afirmou ser o passageiro elo importante do sistema, não merecendo ser explorado dessa maneira.

Concordando com o expositor, o representante do SNAeroviários relatou as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores ao não disporem de opções com respeito a locais onde fazer suas refeições. Aparteando, o representante da ABEFAER concluiu por que, na aviação, mais importante do que cuidar de máquinas e de infraestrutura, era zelar pelo elemento humano.

(11) Finalizando o encontro, o Presidente sugeriu agendar para o dia 26 de maio a data da próxima reunião, 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 vinte e cinco minutos.

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

Em anexo, Exposição de Motivos apresentada pela Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária.