



## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

### **Ata da Reunião nº 9 do Conselho Consultivo da ANAC**

**Data: 29 de janeiro de 2010**

**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;
- Carlos Alberto Amorim Ferreira - Associação Brasileira de Agências de Viagem - **ABAV**;
- 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**;
- Walter Bartels - Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil - **AIAB**;
- Brig. Mauro Gandra - Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos Brasileiros - **ANCAB**;
- Carlos Alberto Tavares - Associação Nacional das Oficinas de Manutenção de Aeronaves - **ANMAER**;

- Marcelo dos Santos 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**;
- Major-Brig. do Ar Rafael Rodrigues Filho - Comando da Aeronáutica - **COMAER**;
- Marcelo Almeida - Comissão de Aerodesporto Brasileira - **CAB**;
- Raul Francé Monteiro - Conselho Consultivo em Ciências Aeronáuticas - **CCCA**
- Dadino de Oliveira Filho - Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo - **CONUT**;
- Luiz Kazumi Myada - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - **INFRAERO**;
- Luiz Sérgio de Almeida Dias - Sindicato Nacional dos Aeronautas - **SNA**;
- Fernando Galdino de Souza - Sindicato Nacional dos Aeroviários - **SNAeroviários**;
- Pedro Azambuja - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - **SINEAA**;
- Arturo Spadalle – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - **SNEA**
- 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.

**Aeroviários**

- (2) Problemas de manutenção em empresas de transporte aéreo.

- (3) Reciclagem dos agentes de proteção da aviação civil (APACs).
- (4) Ação do CADE sobre cartel de empresas cargueiras do setor aéreo.
- (5) Descumprimento da legislação brasileira por parte de empresas internacionais.
- (6) Autorização de funcionamento de ESATAS.

#### **ABAV**

- (7) Direito do consumidor à informação sobre número de assentos disponíveis por classe tarifária.

#### **APPA**

- (8) Decisão da ANAC que altera e cancela a extensão de validade dos motores da aviação geral que atingiram 12 anos de uso sem atingir o limite de horas para o TBO (Resolução nº 133, de 12 de janeiro de 2010).

#### **ANAC**

- (9) Assuntos gerais e encerramento.

(1) A reunião foi aberta às dez horas e vinte e três minutos, com a Presidente do Conselho saudando os presentes e solicitando a quem desejasse se pronunciar ao final dos trabalhos que se inscrevesse em lista específica para esse fim.

(2) Dando início aos trabalhos, a Presidente passou a palavra ao representante do SNAeroviários, que, referindo-se ao item 2 da pauta, registrou que o Sindicato que representava vinha recebendo diversas denúncias sobre a precariedade dos serviços de manutenção de determinada empresa de transportes aéreos regulares. Consignou que, sendo esse um tema importante, entendia ser necessário que o Conselho fosse cientificado e que a ANAC, no exercício de sua função fiscalizadora, apurasse e tomasse as medidas cabíveis.

A Presidente reforçou o entendimento que manifestara na última reunião, no sentido de que assuntos desse tipo fossem previamente discutidos em câmaras setoriais e, só então, encaminhados para deliberação do Conselho, ou, em se tratando de questões pontuais, fossem diretamente encaminhadas às áreas técnicas da Agência para a devida averiguação. O representante do Sindicato concordou com a sugestão feita pela

Presidente, manifestando sua intenção de propor a constituição de grupo de trabalho caso as denúncias não fossem satisfatoriamente encaminhadas pela Agência até a próxima reunião.

(3) Ainda de posse da palavra, com vistas a tratar do item seguinte da pauta, o representante do SNAeroviários relatou problemas que vinham ocorrendo quando da realização dos cursos de reciclagem envolvendo os Agentes de Proteção da Aviação Civil (APACs), notadamente referentes à cobrança de elevadas tarifas para realização das provas. Registrou que a ANAC fora comunicada sobre esse fato em duas ocasiões e que, até aquele momento, não obtivera qualquer manifestação formal, apresentando cópia dos ofícios encaminhados. A Presidente explicou que os cursos de reciclagem ministrados pela ANAC eram gratuitos e que, na ocorrência de cobrança de tarifas, essas eram pagas pela empresa contratante do treinamento. De qualquer forma, decidiu-se que a área técnica responsável pelo assunto prestaria os esclarecimentos ao Sindicato e, se fosse necessário, o assunto seria tratado dentro de comissão específica a ser para isso constituída.

Com relação às questões objeto dos itens (4), (5) e (6) da pauta, tratando, respectivamente, da ação do CADE contra empresas aéreas cargueiras, do descumprimento da legislação por parte de algumas empresas internacionais e da autorização de funcionamento de ESATAS, o representante dos SNAeroviários decidiu que apresentaria às áreas técnicas da Agência e ao Ministério Público – esse, no caso do item referente ao descumprimento da legislação –, de forma fundamentada, proposta para análise.

Em aparte, o representante da ABEFAER solicitou que os temas apresentados em reuniões futuras fossem acompanhados de um pequeno resumo, de forma a permitir que todos os conselheiros pudessem participar e deliberar, se necessário, com conhecimento adequado do assunto.

A Presidente, então, diante dos comentários que se seguiram a respeito, solicitou que os assuntos a serem pautados nas próximas reuniões não o fossem apenas sob a forma de tópicos, mas sempre com detalhamento preciso do tema. Com relação à ação do CADE contra empresas de transporte aéreo de carga, mencionou a competência do Órgão para atuar nos casos de práticas de preços abusivos ou combinados, e, explicando que as tarifas de transporte de carga já se encontravam liberadas, adiantou que a Agência,

proximamente, baixaria norma eliminando a cobrança do adicional tarifário, responsável por parte do custo do transporte.

Questionado, a propósito do item (5) da pauta, sobre a eventualidade de as reuniões do Conselho Consultivo não serem o fórum adequado para discussões de natureza trabalhista, o representante do SNAeroviários esclareceu que o descumprimento de tais normas poderia afetar a segurança de voo e acarretar consequências imprevisíveis, razão pela qual reputava legítima a sua discussão.

(7) Na sequência, a Presidente passou a palavra ao representante da ABAV, que discorreu sobre a necessidade de as empresas de transporte regular de passageiros divulgarem a quantidade de assentos reservados a cada classe tarifária, principalmente as promocionais. Segundo esclareceu, com a chegada de novas companhias ao mercado de aviação e a expansão dos serviços para segmentos da população antes não servidos pelo transporte aéreo, as agências de viagem, muitas vezes, vinham se deparando com situações constrangedoras, instadas muitas vezes a explicar aos clientes a razão de tarifas anunciadas pelas empresas não estarem disponíveis para compra pelos consumidores.

Pedindo a palavra, o representante da ABETAR ponderou que, em sua maioria, as empresas adotavam políticas transparentes com relação às tarifas praticadas, mas que ir ao ponto de revelar o número de assentos em cada categoria poderia vir a comprometer sua estratégia negocial.

A Presidente, aludindo à existência de dois projetos de lei em tramitação sobre o assunto, esclareceu ser esse um tema para o qual ainda não se havia chegado a um consenso, registrando que até mesmo a competência para sua regulamentação não se revelava suficientemente clara. Sugeriu à ABAV que propusesse a criação de câmara técnica para discutir o assunto, se possível com assessoramento jurídico, como forma de se obter um encaminhamento satisfatório.

A esse respeito, o representante do SNEA afirmou apoiar a criação da câmara técnica, aduzindo que as empresas, diante da previsão legal de liberdade tarifária, administravam seus preços conforme suas necessidades, podendo esses variar a cada minuto.

A propósito, o representante da ABEFAER relatou a situação de um empresário português que desembolsara quase R\$ 1.000,00 por um trecho Rio-São Paulo, aduzindo que, em certas situações, a liberdade tarifária extrapolava os limites do bom senso.

O representante da ABAV, então, voltou a insistir em que o objetivo da medida era proporcionar clareza ao consumidor sobre os preços praticados.

A Presidente solicitou que a ABAV formalizasse sua intenção e pleiteasse a criação da câmara técnica junto à Secretaria Executiva do Conselho.

(8) Dando prosseguimento aos trabalhos, a Presidente conclamou o representante da APPA a expor o próximo assunto da pauta. Em razão de esse ainda não se encontrar presente no momento, o representante da ANMAER se incumbiu de apresentá-lo. Explicou que a recém-editada Resolução nº 133, de 12 de janeiro de 2010, fixara em 12 (doze) anos o período para revisão dos motores (TBO). Todavia, segundo ele, muitas aeronaves da aviação geral tinham baixa utilização nesse período, o que possibilitaria a concessão de alguma forma de extensão do prazo para revisão desde que realizadas algumas inspeções de avaliação do motor.

A Presidente esclareceu que o prazo em questão era estabelecido levando-se em consideração especificações técnicas, inclusive dos fabricantes, registrando que muitos outros países adotavam legislação semelhante. Colocando à disposição dos interessados cópia da Nota Técnica nº 0009/2009-GTPN/SAR, que embasou a formulação da Resolução sob comento, recomendou, dado envolver o assunto a segurança das operações, que a Entidade procurasse discutir a questão diretamente com a área técnica da ANAC responsável pelos estudos para, depois, se preciso ainda fosse, voltar a autá-la no Conselho.

(9) Iniciando a fase dos assuntos gerais, foi a palavra concedida ao primeiro inscrito – o representante da ABAV –, que manifestou a preocupação da Entidade não apenas com as reiteradas práticas de *overbooking* pelas companhias aéreas, como, também, com as práticas discriminatórias adotadas para preterição do viajante. Segundo ele, determinada empresa aérea que preferia não mencionar, vinha discriminando passageiros brasileiros em relação aos estrangeiros quando dos voos lotados, bem como optado por não embarcar aqueles cujo bilhete houvesse sido adquirido por intermédio de agência de viagem. Solicitou que a ANAC atuasse de forma a impedir que tais práticas continuassem a ocorrer.

A Presidente solicitou, então, que a queixa fosse encaminhada à Agência para que providências pudessem ser tomadas e autuações aplicadas.

Com a palavra, o representante da ABEFAER traçou cenário – por ele reputado preocupante – do futuro da infraestrutura aeroportuária nacional. Segundo informações de que dispunha, cerca de duzentas novas aeronaves seriam incorporadas à frota nacional até 2015, e estudos indicavam que não haveria estrutura adequada para acomodá-las. Mencionou, como agravante, o aspecto de o horizonte de planejamento de uma companhia aérea ser, sempre, de longo prazo. Ciente do fato de não competir à ANAC decidir sobre investimentos nessa área, mas considerando que noventa por cento dos setores da aviação civil estavam ali representados, questionou sobre quais providências tais segmentos poderiam adotar no sentido de reverter a situação.

A esse respeito, a Presidente propôs que a Infraero apresentasse, na próxima reunião, seu plano de ação e o programa de investimentos em infraestrutura para os próximos anos. Solicitou, da mesma forma, que o SNEA fizesse uma apresentação do estudo empreendido sobre projeção de investimentos necessários no setor, veiculado naquela semana na imprensa.

Ainda sobre a questão da infraestrutura, o representante da Infraero explicou que, apesar dos questionamentos de que as áreas técnicas do governo federal vinham sendo alvo, acreditava que o Plano Aeroviário Nacional traria uma orientação com relação aos investimentos e que, embora não sendo uma solução de curto prazo, proporcionaria uma remodelagem na aplicação dos recursos no setor. Registrou, adicionalmente, que os R\$ 6 bilhões previstos para o próximo quinquênio estariam praticamente concentrados nos dezesseis aeroportos cujas cidades iriam sediar os jogos da Copa do Mundo.

Com a palavra, o representante do SINEAA, reportando-se aos agentes de proteção da aviação civil (APACs), afirmou que, além da questão trabalhista, o assunto remetia à questão da segurança, aspecto que tenderia a ganhar importância dali em diante, encarecendo os custos da infraestrutura. Mencionou que os problemas do setor não seriam os grandes eventos futuros – Copa do Mundo e Olimpíadas – mas, sim, o momento atual, dada a superutilização de vários aeroportos, como o de Jacarepaguá. Concordou com a instalação de câmara técnica e propôs discutir em seu âmbito a questão tarifária dos aeroportos.

A Presidente, considerando a importância do tema, reforçou que a próxima reunião seria especialmente dedicada a discutir esse assunto.

Ainda sobre a questão da infraestrutura, o inscrito seguinte, representante da ABETAR, no que respeita aos investimentos programados, manifestou sua preocupação sobre a excessiva lentidão das áreas do Governo responsáveis pela aprovação e execução das obras. Referindo-se a dados do relatório da IATA, apontou que o mercado brasileiro vinha crescendo ano a ano: em 2009, 17% (dezessete por cento), contrariamente ao decréscimo observado no resto do mundo, da ordem de 3,3% (três inteiros e três décimos por cento). Isso, segundo ele, seria um “bom problema” não fossem os gargalos já existentes na infraestrutura, os quais, aliados à baixa velocidade de implementação das ações e às interferências externas – como as do Tribunal de Contas da União –, contribuíam para o clima de preocupação generalizada. Identificando como uma das faces do problema a gestão em alguns aeroportos – o que deveria ser discutido com a Infraero –, registrou ser equivocada a visão de lucratividade dos aeroportos em comparação com os investimentos realizados. Em sua opinião, sendo a Infraero uma empresa de infraestrutura, deveria ser remunerada e cobrada pela eficiência dos investimentos que faz nessa rubrica, que são de longo prazo.

Ainda sobre o tema, o representante da ABETAR questionou se a ANAC vinha mantendo entendimentos com a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT a respeito da construção do trem bala, ao que a Presidente respondeu que o assunto estava sendo tratado com aquela Agência diretamente pela Casa Civil e o Ministério da Defesa. O Conselheiro, então, sugeriu que a ANAC mantivesse entendimentos com a ANTT – ou com quem de direito – no sentido de estudar a integração dos modais de transporte aéreo e terrestre, já que a futura linha do chamado trem-bala percorreria importantes regiões servidas por aeroportos como Campinas, Campo de Marte, Guarulhos, São José do Campos e Galeão.

Encerrando sua participação, o representante da ABETAR solicitou fosse revista a Resolução nº 2 da ANAC, que trata da distribuição dos *slots* para o aeroporto de Congonhas, posto não estar viabilizado o acesso de novas companhias que ali pretendiam operar.

A Presidente informou que, tão logo superados os conflitos envolvendo a empresa Pantanal, a discussão seria retomada, inclusive porque outros aeroportos, como Santos Dumont e Guarulhos, estariam ficando com suas capacidades esgotadas.

Na sequência, manifestou-se o representante da ANMAER para informar que a Câmara Técnica de Manutenção Aeronáutica, sob sua coordenação, estaria retomando seus



trabalhos ao final de fevereiro e que todos seriam comunicados com vistas a que pudessem deles participar.

Seguindo com os pronunciamentos pela ordem de inscrição, a palavra foi concedida ao representante do SINEAA, que, uma vez mais e também em defesa da Infraero, reiterou seu posicionamento a favor da revisão do marco tarifário do setor. Segundo argumentou, muitos dos aeroportos que poderiam aliviar o movimento dos grandes não se viabilizam por causa da questão tarifária. Comprometeu-se a apresentar, também na próxima reunião, alguns projetos desenvolvidos pelo Sindicato.

Em aparte, o representante da Infraero acrescentou que a discussão sobre a modelagem institucional da Empresa, de subsídio cruzado, era uma questão que estava aberta a discussões e aprimoramentos para que novos patamares de gestão pudessem ser alcançados.

O representante do CCCA sugeriu, em virtude da importância dos assuntos a serem tratados na próxima reunião, que os estudos a serem apresentados fossem previamente enviados aos Conselheiros, de forma a que todos pudessem acompanhar com maior interação os temas abordados. Sugeriu, também, às Entidades que, ao pautarem assuntos para a próxima reunião, o fizessem com uma pequena síntese, de forma que a Secretaria-Executiva do Órgão pudesse avaliá-los quanto à pertinência de discuti-los naquele fórum ou encaminhá-los diretamente para o setor responsável da ANAC.

Aproveitando o momento das intensas discussões sobre o futuro da infraestrutura aeroportuária no Brasil, o representante do SNA, como o inscrito seguinte, enfatizou que, embora muito se discutisse a respeito de obras, investimentos, segurança, aeronaves, etc., pouco se falava a respeito daqueles que iriam concorrer para que tais investimentos atingissem os propósitos almejados: os trabalhadores do setor. Lembrou que não se poderia deixar de investir na capacitação e no treinamento dessa mão-de-obra, sob risco de se ver comprometida boa parte dos recursos aplicados. Externou sua preocupação com relação às alterações que se intentava promover no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA afetando diretamente os aeronautas, ponderando que, muitas vezes, não se revelava prudente a adoção de padrões europeus ou norte-americanos em regulamentos da espécie. A propósito, mencionou situação ocorrida na década de noventa, em que a intenção de reduzir o número de comissários a bordo das aeronaves fora deixada de lado após o convencimento das autoridades acerca das diferenças culturais observadas entre estrangeiros – desde cedo estimulados a

respeitar as regras – e brasileiros, mormente agora, com as emergentes classes C e D utilizando com mais frequência os serviços aéreos. Solicitou que os conselheiros, cientes do problema, voltassem a discutir o assunto em outra oportunidade.

A Presidente passou a palavra ao representante do SNEA, que, ao discorrer uma vez mais sobre o trabalho realizado pela entidade em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro – um dos temas da próxima reunião –, informou que seu conteúdo já se encontrava disponível no site da Entidade.

Dando prosseguimento aos trabalhos, o representante do SNETA reforçou as preocupações manifestadas pelos expositores anteriores, informando que, com a infraestrutura atual, a capacidade de crescimento da indústria aeronáutica já se mostrava comprometida. Relatou que as empresas de táxi aéreo, sem espaço para ampliar suas atividades, já não tinham como se expandir, o que era de todo lamentável. Complementando sua exposição, agradeceu à ANAC pela iniciativa da elaboração de cartazes alusivos à segurança de voo e, especificamente, aqueles em que se alertava os usuários sobre os táxis aéreos “piratas”. Solicitou o apoio dos conselheiros presentes – em especial a Infraero – no sentido de facilitarem, o máximo possível, a divulgação desses cartazes no ambiente aeroportuário. Lamentando serem aeródromos de grandes cidades, como os de Jundiaí e Campo de Marte, focos de táxis aéreos irregulares, atribuiu à carência de recursos humanos na área de fiscalização a condição de agravante para o problema, para o qual solicitava a atenção da ANAC e para cuja redução a afixação dos cartazes poderia concorrer.

Com a palavra, o representante da APPA, primeiramente, desculpou-se perante os demais pelo atraso em sua chegada. Esclareceu, em seguida, ser o assunto objeto do (8) da pauta – o estabelecimento do prazo de doze anos para revisão dos motores – muito importante, posto afetar muitos proprietários de aeronaves da aviação geral. Expôs que a regulamentação da extensão da validade do TBO de motores com mais de doze anos, emanada, à época, pelo DAC, fora uma saída consensual para um problema de interpretação que existia para novos normativos que tratavam inicialmente de motores Lycoming. Segundo ele, o que era apenas um boletim contendo recomendações havia sido determinado como mandatário, o que levou muitos pilotos a ingressarem com questionamentos na justiça, obtendo êxito. Em sua opinião, o fato de existir uma série de inspeções e verificações obrigatórias acabaria por suprimir a necessidade da extensão da validade do TBO. Ademais, considerando serem as oficinas credenciadas e

homologadas para cada tipo de motor pela ANAC, estariam elas em condições de atestar, ou não, as boas condições de uso dos motores.

A Presidente, em aparte, esclareceu que o assunto já havia sido discutido anteriormente e que, inicialmente, deveria ser tratado com o Superintendente da área para a busca de um entendimento. Caso esse entendimento não fosse alcançado, poderia a questão ser trazida para deliberação por parte do Conselho.

Questionada pelo representante da ABETAR sobre a entidade responsável pela preparação do desenho do Plano Aeroviário Nacional, a Presidente realçou não ser função da ANAC fazer planejamento, a cargo da Secretaria de Aviação Civil – SAC, aventando a possibilidade de vir a ser aquela Secretaria convidada a fazer uma apresentação sobre a matéria na próxima reunião.

Por fim, passada a palavra ao representante da AUTCAN, esse questionou a suposta autorização concedida às empresas aéreas para a comercialização de seguros juntamente com os bilhetes aéreos.

A esse respeito, a Presidente registrou ser esse tipo de comercialização irregular, informando que as empresas que vinham atuando dessa forma já haviam sido instadas a suspender tal procedimento. Concluiu afirmando que, pelas informações de que dispunha, a prática já não mais vinha ocorrendo.

Ninguém mais inscrito para fazer uso da palavra, a Presidente ratificou que a próxima reunião – que agendou preliminarmente para o dia 9 de abril de 2010, nos mesmos local e hora – teria uma pauta predefinida, focada nos temas relativos à infraestrutura aeroportuária, para o que já se contava com as apresentações do SNEA e da Infraero.

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

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