

ATA DA REUNIÃO Nº 18 DO CONSELHO CONSULTIVO

DATA: 30 de maio de 2012

HORÁRIO: 14h

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-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - **ANAC** e Presidente do Conselho Consultivo;
- Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino – Diretor da **ANAC**;
- Cláudio Passos Simão – Diretor da **ANAC**;
- Ricardo Sérgio Maia Bezerra – Diretor da **ANAC**;
- Ana Carolina Pires da Motta – Chefe da Assessoria Técnica da **ANAC** e Secretária-Executiva do Conselho Consultivo;
- Ricardo Nogueira – Associação Brasileira de Aviação Geral - **ABAG**;
- Eraldo Palmerini – Associação Brasileira de Agências de Viagem - **ABAV**;
- Brig. Mauro Gandra – Associação Brasileira das Entidades de Comissarias Aéreas - **ABECA**;
- Walter Bartels – Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil - **AIAB**;
- Humberto Mota – Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos Brasileiros - **ANCAB**;
- Antônio Cláudio Magnavita Castro – 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**;
- Miguel Fernandes da Silva – Associação dos Usuários de Transporte Coletivos de Âmbito Nacional - **AUTCAN**;
- Leonel Brites – Comissão de Aerodesporto Brasileira - **CAB**;
- Jorge Derviche Filho – Confederação Brasileira de Para-Quedismo - **CBPQ**;
- Nelson Riet – Conselho Consultivo em Ciências Aeronáuticas - **CCCA**;
- Brig. do Ar José Alves Candez Neto – Comando da Aeronáutica - **COMAER**;

- Dadino de Oliveira Filho – Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo - **CONUT**;
- Robson Bertolossi – Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - **JURCAIB**;
- Francisco Barros – Sindicato Nacional dos Aeroportuários - **SINA**;
- Nelson Paim – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola - **SINDAG**;
- Pedro Azambuja – Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - **SINEAA**;
- Ricardo Scalise – Sindicato Nacional das Empresas Prestadoras de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo - **SINEATA**;
- Selma Balbino – Sindicato Nacional dos Aeroviários - **SNA**;
- Graziella Baggio – Sindicato Nacional dos Aeronautas - **SNAeronautas**;
- José Márcio Monsão Mollo – 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.

ANAC

- (2) Renovação dos integrantes do Conselho Consultivo.

ANAC

- (3) Funcionamento das câmaras técnicas instaladas.

CCCA

- (4) Apresentação de estudo sobre necessidade de pilotos no Brasil para os próximos anos.

SNEA

(5) Capacidade Aeroportuária: necessidade de validação com a comunidade aeroportuária, por meio de audiência pública após a declaração inicial.

SNEA

(6) Competitividade do transporte aéreo e barreiras de entrada: desafios do equilíbrio da regulação.

SNEA

(7) Contrastes da realidade da aviação civil: necessidade de prazos para implementação de mudanças regulatórias.

Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária

- (8) Relatório dos trabalhos desenvolvidos.

Aeroviários

(9) Situação dos APACs perante os cursos de reciclagem: excessos de reprovação e a solução para o problema.

ANAC

(10) Assuntos gerais.

ANAC

(11) Encerramento.

(1) A sessão foi aberta às quinze horas e cinco minutos. Após saudar os presentes, o Presidente do Conselho Consultivo agradeceu a presença dos Conselheiros titulares e suplentes e, em nome da Diretoria Colegiada, pediu desculpas pelo atraso no início da reunião, esclarecendo que isso se deu em razão de dois importantes eventos realizados naquela manhã que contaram com a participação dos Diretores.

(2) Após a abertura dos trabalhos, o Presidente do Conselho passou ao segundo item da pauta, participando os presentes acerca do andamento do processo de designação dos novos membros do Conselho Consultivo, que comporão o Colegiado durante o segundo mandato. Informou que as indicações haviam sido recepcionadas e que, com relação à representação de alguns segmentos do setor, havia mais candidaturas do que vagas, o que iria exigir a aplicação dos critérios de seleção previstos na Portaria nº 513, de 20 de março de 2012. Informou, ainda, que a análise dos nomes encontra-se em curso e que o ato de designação será editado nos próximos dias. O Diretor Cláudio Passos esclareceu as dúvidas apresentadas por alguns Conselheiros, principalmente aquelas relacionadas aos critérios a serem adotados para designação nos casos em que houvesse mais de um candidato por vaga. Segundo ele, a Agência adotará critérios técnicos e objetivos na escolha, de forma a assegurar uma representação equilibrada entre os diversos setores.

(3) Conforme explanado no encontro anterior, o Presidente comunicou que, de agora em diante, dará início à série de apresentações sobre o trabalho desenvolvido por cada uma das câmaras técnicas instaladas. Esclareceu que o objetivo dessas apresentações é permitir que o coordenador de cada câmara exponha os estudos e trabalhos realizados dentro de cada grupo e que os Conselheiros possam, assim, avaliar a conveniência ou não da continuidade do funcionamento de cada câmara. Segundo explicou o Diretor Cláudio Passos, existem várias câmaras técnicas instaladas atualmente e nem sempre tem sido possível acompanhar o conteúdo dos trabalhos desenvolvidos dentro de cada uma delas. Em seguida, o Presidente apresentou uma proposta de calendário para as exposições. Considerando que o coordenador da Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, aproveitando sua

prévia inscrição na pauta da presente reunião, concordou em apresentar seu relatório de atividades dentro quando tratarem do item oito da pauta, os coordenadores das demais câmaras ficaram escalados para apresentar seus relatórios nos dois próximos encontros. Dessa forma, na reunião a ser realizada em agosto, estão escalados os coordenadores da Câmara Técnica do Aerodesporto (CAB), da Câmara Técnica de Manutenção Aeronáutica (ANMAER) e da Câmara Técnica sobre o Quantitativo de Assentos com Tarifas Promocionais (ABAV). Na reunião a ser realizada em novembro, será a vez dos coordenadores da Câmara Técnica de Formação de Mão de Obra para o Setor Aéreo (Sindicato Nacional dos Aeroviários) e da Câmara Técnica sobre Regulamentação da Aviação Geral (APPA).

(4) Na sequência dos trabalhos, o Presidente passou a palavra ao representante do CCCA para que fosse apresentado o quarto item da pauta. O Conselheiro apresentou estudo desenvolvido pela Faculdade de Ciências Aeronáuticas de Porto Alegre, em conjunto com a Federação dos Aeroclubes do Rio Grande do Sul, a respeito do cenário relacionado à necessidade de pilotos no Brasil para os próximos anos. Destacou que os três maiores obstáculos a serem enfrentados pelo setor relacionados à formação continuada são: a) a baixa relação entre o número de alunos iniciantes e formandos; b) o limite de idade de 65 anos, e c) a grande evasão de pilotos para o exterior. Informou que referido estudo abrangeu um período de 40 anos (de 1970 a 2010) e demonstrou que, em média, para cada 20 alunos que ingressam em um curso de piloto privado, apenas 1 alcança a formação de piloto de linha aérea, e que é necessário o ingresso de 2.611 pilotos por ano apenas para repor o contingente que chega aos 65 anos. A título de comparação, de acordo com dados da FAA, nos Estados Unidos, a reposição é da ordem de 120.000 pilotos por ano, o que, segundo o expositor, serve para demonstrar o caminho que trilharemos no futuro. Alertou que a legislação brasileira permite que um piloto trabalhe indefinidamente o que, segundo o Conselheiro, não é seguro. Isso ocorre, em parte, pela falta de pilotos no mercado e, em parte, por razões econômicas. Defendeu que haja um limite etário, após o qual o piloto deve se aposentar compulsoriamente. Relativamente à evasão, esclareceu o Conselheiro que o fator determinante para que mais de 600 pilotos brasileiros decidissem trabalhar fora do país é o equilíbrio entre salário e qualidade de vida, oferecido principalmente nos países da Ásia e Oriente Médio. Porém, informou existirem outras razões, como, por exemplo, o crescimento das empresas *low cost* que, naturalmente, enxergam nos baixos salários uma forma de conter seus custos e a Lei que regulamenta a profissão do aeronauta que, segundo explicou, é desatualizada em vários aspectos. A conclusão do trabalho sugere a adoção de três medidas, com vistas a mitigar o atual quadro de necessidade de pilotos: a) ações para reduzir a relação entre alunos iniciantes e formados (estímulos para que o aluno não interrompa os estudos antes que se forme); b) algum tipo de ação social para que o limite de idade de 65 anos recomendado pela OACI seja respeitado, e c) estudos visando atualizar a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

A representante dos Aeronautas elogiou o trabalho apresentado e agradeceu o interesse de outras entidades pela formação de mão de obra aeronáutica no país. Concordou com o estabelecimento de limite de idade para o trabalho dos pilotos e alertou que essa é uma questão delicada, embora seja nosso dever respeitar tal limite, pois que o Brasil é signatário de acordos da OACI. A Conselheira manifestou sua contrariedade às mudanças propostas na Lei nº 7.183/1984, explicando que ela precisa ser fielmente aplicada e adequadamente fiscalizada pelas autoridades. A respeito da chamada evasão de pilotos, informou que, em virtude da crise internacional, muitos dos que foram trabalhar no exterior estão agora voltando ao país e que, em razão disso, esses dados merecem ser revistos.

De posse da palavra, a Conselheira aproveitou para externar sua crítica quanto à posição da ANAC a respeito do pedido de ampliação da jornada dos trabalhadores de empresa aérea baseada em Campinas, o qual julgou ter sido aprovado com base em interpretação dada pela Agência. Segundo ela, não cabe à ANAC interpretar a lei, mas sim cumpri-la rigorosamente. Encerrou pedindo mais empenho da Agência na aplicação do PNAC no que diz respeito à formação de mão de obra. Na oportunidade, o Presidente esclareceu que o trabalho apresentado não representa a posição da Câmara Técnica de Formação de Mão de Obra, mas sim uma contribuição do CCCA para toda a aviação civil e que, com relação à posição adotada pela Agência, solicitou que o Sindicato formalizasse sua crítica relacionada à suposta interpretação dada pela ANAC à Lei.

(5) O representante do SNEA, adentrando ao quinto item da pauta, expôs que a recente proposta de resolução colocada em audiência pública pela ANAC determinando a forma pela qual os operadores aeroportuários declararão a capacidade dos aeroportos que operam deve ser aperfeiçoada. Segundo ele, após o operador aeroportuário apresentar sua declaração, a capacidade por ele anunciada deveria ser objeto de uma audiência pública restrita às empresas diretamente afetadas pela restrição, para só depois ser aceita pela ANAC. Sustentou que, no caso de alguns aeroportos, notadamente os de menor capacidade, uma interação entre empresas aéreas, ESATAS e outros envolvidos poderá resultar em medidas que viabilizem um melhor aproveitamento das instalações, excluindo-se a capacidade da pista, que é uma questão absolutamente técnica, e na ampliação das operações em determinados aeroportos. Pontuou que, uma vez estabelecida, a capacidade operacional poderá se tornar uma barreira a novos entrantes, restringindo a oferta de voos em um determinado aeroporto, e que a interação entre as empresas diretamente afetadas poderia evitar que o aeroporto operasse com capacidade inferior à real. Com relação a esse assunto, o representante do SNETA manifestou concordância com a proposta apresentada e complementou afirmando que a carência de recursos humanos capacitados em alguns aeroportos poderá contribuir para uma possível subestimação de sua

capacidade. O representante do SINEAA ressaltou que a má formação da mão de obra para o setor é, de fato, um obstáculo para a otimização das operações, principalmente nos aeroportos regionais. Afirmou que, do ponto de vista dos operadores aeroportuários, o objetivo é atender bem a todos os usuários do sistema, incluindo as empresas aéreas. Embora favorável ao normativo em questão, cobrou dos responsáveis por sua elaboração mais agilidade, menos burocracia e tempo suficiente para adequação. O representante da ABAG concordou com a proposta apresentada pelo SNEA e lembrou que este tema já havia sido discutido nas primeiras reuniões da Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária. O Presidente, em resposta, ressaltou a importância do assunto para a Agência e lembrou a todos da dificuldade de se estabelecer um modelo de capacidade para diferentes realidades de aeroportos. Argumentou que, como a proposta apresentada pelo SNEA está inserida nas contribuições apresentadas para a audiência pública sobre o tema, propôs aguardar o parecer que será elaborado pela área técnica da Agência para, antes da deliberação pela Diretoria, avaliar o texto final da resolução.

(6) Ao iniciar a discussão sobre o sexto item da pauta, o representante do SNEA referiu-se ao preocupante momento por que passam as empresas aéreas, agravado circunstancialmente pelos problemas macroeconômicos internacionais e pelo aumento dos custos dos principais insumos de aviação, como dólar e petróleo, culminando com a reversão das expectativas de aumento da demanda dos serviços de transporte aéreo. De acordo com o Conselheiro, o setor enxerga a limitada infraestrutura de alguns aeroportos como verdadeiras barreiras à entrada de novas empresas. Porém, a preocupação de autoridades aos problemas relacionados aos direitos do consumidor, associada à elevada quantidade de regulamentos expedidos recentemente pela ANAC, respondem, a seu ver, por uma nova barreira às entrantes, desta vez relacionada aos custos, uma vez que as próprias empresas atuantes têm dificuldade para atender a todas as exigências regulamentares. Expôs que sempre que a Agência emite uma nova resolução contendo obrigações para as empresas aéreas, há um novo custo para seu cumprimento. Exemplificou citando as Resoluções nº 9, de 5 de junho de 2007, que trata do transporte de passageiros portadores de deficiência e que prevê o uso do *ambulift* em alguns casos; nº 141, de 9 de março de 2010, que trata da assistência material ao passageiro em caso de atraso nos voos, mesmo quando ocasionado por problemas meteorológicos; e nº 196, de 24 de agosto de 2011, que regulamenta o serviço de atendimento ao passageiro. O Conselheiro lembrou que, assim como é importante alcançar um equilíbrio entre segurança operacional e economicidade, é também necessário buscar equilíbrio no que diz respeito aos direitos do consumidor e ao excesso de regulação, sob pena de se inviabilizar economicamente a atividade. A este respeito, mencionou que tem havido decisões judiciais deferidas acima da normalidade favoravelmente aos consumidores, como no caso de um extravio de bagagem multado em vinte e cinco mil reais por um juiz do Estado do Mato Grosso. Em

sua opinião, as empresas aéreas são excessivamente responsabilizadas, ao transportarem pessoas portadoras de deficiência, por não possuírem equipamentos que deveriam ser disponibilizados pelo operador aeroportuário. Isso, de acordo com o Conselheiro, tem até inviabilizado as operações em alguns aeroportos do país. Ressaltou que as empresas, por mais que procurem aumentar a produtividade e reduzir seus custos, não conseguem superar as dificuldades do excesso de regulação, principalmente as pequenas. Finalizou argumentando que a autoridade reguladora deve pesar o impacto da excessiva regulação no setor, contribuindo assim para a sustentabilidade da atividade de transportes aéreos, já que o mercado, pelo padrão de tarifas praticado atualmente, não permite repasse destes custos aos preços. O representante da JURCAIB expressou sua concordância com os termos da proposta do SNEA, recapitulando as resoluções da ANAC que, em sua avaliação, demandam esforços adicionais das companhias para que sejam atendidas. O representante da ANPASS apontou que a entidade tem debatido o crescimento, às vezes inconsciente, da procura, pelos consumidores, dos direitos ou vantagens passíveis de ser obtidos judicialmente, ressaltando que, mesmo quando amparados legalmente, tais benefícios geram custos e acabam, no longo prazo, por impactar o caixa das empresas, sendo, inevitavelmente, repassados aos clientes sob a forma de tarifas, penalizando o próprio consumidor do serviço.

O Presidente, em breve relato, historiou os fatos que desencadearam a elaboração dos normativos voltados à defesa dos direitos do consumidor. Lembrou que as demandas políticas em benefício dos passageiros são muito fortes e que a sociedade cobra alguma forma de punição às empresas pela prestação inadequada do serviço. Pontuou que nas reuniões de que participa, envolvendo parlamentares, jornalistas e outras autoridades, tem argumentado que quanto maior o nível de regulação do setor maior será o custo do serviço a ser ofertado e, conseqüentemente mais restrito o acesso da população a ele. Tratando da Resolução nº 141/2010, argumentou que a norma apenas regulamenta a prestação da assistência que já era devida ao passageiro e que não há custo adicional às empresas em razão disso. Relativamente à exigência de afixação de *banners* nos balcões de atendimento, esclareceu que ideia é aumentar o nível de informação ao passageiro e que há consenso na Agência e em órgãos de defesa do consumidor de que esta prática melhora a relação de consumo, na medida em que consumidores mais esclarecidos compreendem melhor as condições do contrato de prestação de serviço, enquanto que o impacto nos custos é relativamente pequeno. Quanto à Resolução nº 218, de 28 de fevereiro de 2012, que estabelece às empresas procedimentos para divulgação de índices de atrasos e cancelamento de voos, reforçou que este é um procedimento comum em outros países e, em sua avaliação, os custos envolvidos neste procedimento não são expressivos diante dos benefícios da medida. Considera tratar-se de um procedimento simples, sem razões efetivas para adiamento da vigência da medida, até porque, afirmou o Presidente, há empresas que já

implementaram essa divulgação. Com relação à Resolução nº 196/2011, que regulamenta o serviço de atendimento ao passageiro, o Presidente declarou que a ideia é acompanhar a implantação do serviço, sendo possível flexibilizar a medida, se for necessário. O Presidente prosseguiu ressaltando que a preocupação com os aumentos de custos está presente nas ações da Agência e que Secretaria de Aviação Civil tem trabalhado para desonerar os custos do setor onde for razoável, como no caso de tributos, e não nos temas relacionados aos direitos dos consumidores.

O representante da APPA criticou o contingenciamento sistemático, por parte do Governo Federal, dos recursos recolhidos pelos diversos órgãos do sistema da aviação civil, e que, segundo explicou, compromete o bom funcionamento do sistema e ajuda a encarecer os custos das empresas, já que os recursos destinados orçamentariamente, mas não liberados, necessitam ser obtidos por outros meios. Acrescentou que a falta de planejamento e de implementação das decisões são obstáculos ao desenvolvimento do setor, agravados pelo não repasse tempestivo dos recursos necessários. O representante da ANPASS concordou que o esclarecimento do consumidor é uma grande ferramenta para a prevenção de conflitos e criticou grupos oportunistas que atuam no setor aéreo, que, usando do discurso de defender o consumidor, se especializaram em processar companhias aéreas.

(7) O representante do SNEA, ao apresentar o sétimo item da pauta, relatou que muitas das novas medidas regulatórias editadas provocam impactos no funcionamento das empresas, e necessitam de tempo para ser compreendidos, calculados e, conforme o caso, repassados às tarifas ou assimilados pelas empresas. Externou que, muitas vezes, este tempo não é suficiente para a perfeita implementação das medidas e solicitou que as áreas técnicas da Agência sejam orientadas a realizar estudo de impacto regulatório para o setor antes que as novas medidas propostas sejam aprovadas. Mencionou, a título de exemplo, que algumas medidas poderiam ser estabelecidas gradativamente ou, quando envolverem aeroportos, implantadas por localidade, priorizando-se os grandes centros, num primeiro momento, e o interior do país, numa etapa posterior. O Presidente, em resposta, defendeu que haja razoabilidade nas medidas a serem implantadas e ponderou que a colaboração do setor afetado é importante no sentido de propor soluções ou alternativas para os problemas apontados. Lembrou que em alguns casos, como na tarifa de conexão, a Agência está apenas cumprindo uma determinação legal, não havendo muito espaço para flexibilizar prazos. Pontuou que o Governo Federal tem um programa de implantação de estudo de impacto regulatório nas agências reguladoras e que a ANAC, em breve, começará a adotar esta avaliação na edição de seus normativos.

Em meio ao debate sobre redução de custos nos serviços de transporte aéreo, a representante dos Aeronautas pediu a palavra para externar sua contrariedade quanto à aprovação de medida que autoriza

a redução da quantidade de comissários a bordo nos voos feitos por aeronaves brasileiras. Alegou que isto fere a observância das normas de segurança de voo e reforçou, em defesa de seu argumento, que nos países onde a redução deste quantitativo já ocorreu, existem diferenças culturais e educacionais muito grandes, o que permite que os passageiros, em situações de emergência, compreendam os comandos dos comissários e colaborem com os procedimentos por eles indicados, ao contrário do Brasil, onde só agora as classes C e D alcançaram condições de utilizar este meio de transporte. A Conselheira afirmou que ações como esta implicam demissões de trabalhadores, comprometem a segurança e beneficiam apenas as empresas, alegando ainda que esta medida foi aprovada sem consulta à área técnica da Agência. Por fim, a sindicalista condenou a forma pela qual a norma foi introduzida pela Agência e solicitou ao Presidente que reveja esta decisão utilizando-se de pareceres técnicos. O Diretor Passos, em resposta, prestou alguns esclarecimentos sobre a origem da medida, explicando que a regra não foi adotada em benefício de nenhuma companhia aérea, mas em função de um requerimento do fabricante. Explicou que todas as avaliações técnicas foram realizadas e que o regulamento que trata da redução do quantitativo de comissários nas aeronaves não é aplicável a todos os equipamentos, mas a alguns modelos, tendo sido elaborado com base nos requisitos técnicos do fabricante e na certificação da aeronave. Rebateu a afirmação da Conselheira quanto à ausência de parecer técnico, esclarecendo que a edição do regulamento cumpriu todas as fases que a legislação exige, como realização de audiência pública, elaboração de nota técnica, etc. O Presidente solicitou que a Conselheira apresente sua reivindicação formalmente à ANAC para que seja analisada. Em aparte, o representante da ANPASS endossou as palavras da representante dos Aeronautas, reforçou que alguns dos assentos localizados junto às saídas de emergência são mais espaçosos, e, por esta razão, comercializados de forma diferente, e sugeriu, tendo em vista o perfil dos passageiros brasileiros, que as empresas desenvolvam um trabalho de informação dirigida aos usuários para a correta utilização dos equipamentos em caso de emergência.

(8) O coordenador da Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária apresentou aos Conselheiros, dentro da proposta fomentada pelo Presidente para que os grupos constituídos exponham o resultado dos trabalhos até aqui realizados, o relatório das atividades desenvolvidas até o momento (em anexo). Destacou que, desde que foi constituído, o grupo tem procurado manter informados os demais Conselheiros sobre o andamento dos trabalhos. Iniciou mencionando que a Câmara foi dividida em comitês temporários visando facilitar e aprofundar os estudos dos temas relacionados ao seu campo de ação. Citou os Comitês destinados a discutir e sugerir alterações nos textos das Resoluções nº 113, de 22 de setembro de 2009 (alocação de áreas aeroportuárias), nº 115, de 6 de outubro de 2009 (SESCINC) e nº 116, de 20 de outubro de 2009 (ESATAS). Relatou que, dos comitês instalados, o destinado a propor mudanças na Resolução nº 116/2009 é o que apresentou maior dificuldade de

interlocução e obtenção de consenso com a área técnica da Agência, estando longe de concluir seus trabalhos. O Comitê destinado a estudar alterações na Resolução nº 115/2009 apresentou propostas que, inicialmente, não foram aceitas pela ANAC. O texto apresentado pela Agência foi submetido à audiência pública e as entidades participantes do Comitê deverão reapresentar essas propostas durante o período de audiência na forma de contribuição escrita. Relativamente ao Comitê encarregado de analisar alterações na Resolução nº 113/2009, o Conselheiro reconheceu que houve progressos nos entendimentos e que o tema encontra-se bem conduzido no momento. Finalizou mencionando dois outros comitês recentemente criados, mas que não se encontram em plena atividade: o de Capacidade Aeroportuária e o de Financiamento à Infraestrutura.

(9) De posse da palavra, a representante dos Aeroviários deu início à apresentação do último item inscrito na pauta. A Conselheira, em breve relato, apresentou a situação dos APACs, a natureza de seu trabalho e as dificuldades atualmente enfrentadas. Expôs que a situação atual desses trabalhadores é delicada em função das demissões que estão ocorrendo, motivada pelas provas de reciclagem que são aplicadas. Na sua avaliação, parte desses problemas é causado pelo treinamento inadequado que os candidatos recebem, já que utilizam um *software* que simula a prova a ser aplicada, mas que, na prática, se mostra bem diferente da prova que a Agência ministra, estando aí, na sua opinião, a principal razão para o alto índice de reprovação existente hoje. Questionou a atitude de algumas empresas ESATAS, que deixam para a última hora tanto o aviso quanto o treinamento dos trabalhadores, o que prejudica sua preparação para o teste. Diante dos problemas relatados, solicitou que a ANAC se detenha sobre esse assunto e estude alternativas visando eliminar o problema. Ainda sobre este tema, a Conselheira apontou a necessidade de se rever a sistemática de habilitação dos APACs. Avaliou ser desnecessária a realização de provas anuais de reciclagem e, tomando como exemplo a regulamentação de outras categorias relacionadas à aviação civil, como a dos mecânicos de aeronaves, sugeriu que a habilitação para a função fosse permanente e que, em caso de não aprovação em cursos de reciclagem, ficasse o agente impossibilitado de exercer a função apenas temporariamente, sem perder, no entanto, a qualificação para o exercício da função de APAC e, conseqüentemente, o emprego. Acrescentou que essa demanda já foi apresentada à Agência e pediu celeridade em sua análise, já que é um problema comum a várias categorias de trabalhadores. O representante do SINEAA complementou que essa categoria foi recentemente incluída na Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho, o que, segundo ele, deve auxiliar na definição dos parâmetros a serem exigidos para a formação profissional. Na sequência, a sindicalista queixou-se aos presentes da interferência da Polícia Federal no trabalho dos APACs em alguns aeroportos, notadamente no Aeroporto Santos Dumont, que, de acordo com a Conselheira, são forçados a seguir orientações da Polícia Federal muitas vezes contrárias às recebidas pelos agentes

durante o treinamento, gerando conflito e, em alguns casos, demissão em caso de descumprimento. O Presidente propôs que o assunto fosse debatido e esclarecido no âmbito da Autoridade Aeroportuária daquele Aeroporto e assegurou encaminhar as demandas apresentadas.

(10) Iniciando a última etapa da reunião, o Presidente passou a palavra aos Conselheiros inscritos para pronunciamentos em assuntos gerais. A primeira a fazer uso da palavra foi a representante do Sindicato Nacional dos Aeroviários. A Conselheira apresentou relato recebido de um despachante técnico (DT II) da empresa VRG denunciando a terceirização da atividade, que é responsável pelo controle dos limitantes estruturais e operacionais utilizados pelo despachante operacional de voo (DOV), e a criação, pela empresa, de uma central de balanceamento *online* que ficaria responsável pelo acompanhamento do carregamento de aeronaves de outras bases. A sindicalista criticou a falta de fiscalização do serviço de transporte de cargas da companhia, pontuando que isso resulta no comprometimento da segurança das operações. Encaminhou ao Presidente cópia do documento recebido do denunciante para adoção das providências cabíveis por parte da Agência. A próxima inscrita, representante dos Aeronautas, trouxe à tona os problemas enfrentados principalmente pelos pilotos de voos internacionais, relacionados aos exames de proficiência linguística aplicados pela Agência. Relatou a Conselheira que o prazo final solicitado pelo Brasil à OACI para certificação linguística dos profissionais era 2013, mas que a ANAC decidiu antecipar esse prazo por iniciativa própria. Reclamou da excessiva demora para divulgação dos resultados após a realização dos exames pelos pilotos, chegando esse tempo, em alguns casos, a ser maior do que quatro meses. Apurou que essa demora era devida pelo fato de as provas aplicadas pelas escolas serem enviadas à Agência para uma reavaliação, o que, afirmou, não faz o menor sentido, já que as escolas foram autonomamente contratadas e credenciadas para isso. Salientou que essa demora prejudica o aeronauta, que fica impedido de trabalhar até que a nota do exame seja liberada. Denunciou, a sindicalista, episódio em que uma companhia aérea, por seu interesse, solicitou à comissão examinadora da Agência que reprovasse determinado funcionário. Afirmou ser este episódio de conhecimento da Diretoria da Agência e pediu esclarecimentos urgentes. Além da demora na divulgação dos resultados e da revalidação pela Agência dos exames aplicados pelas escolas credenciadas, a Conselheira apontou um terceiro problema, relacionado ao excessivo rigor na aplicação dos testes. Explicou que o objetivo da OACI ao exigir a avaliação é comprovar a capacidade do piloto de compreender e se fazer entender durante as comunicações em voo, mas que a ANAC tem se utilizado de critérios inadequados na avaliação, cobrando rigorosa avaliação gramatical, como se os pilotos fossem estudantes. Por fim, a sindicalista apresentou mais uma denúncia relacionada a este tema, que foi a viagem de funcionários da ANAC à Espanha para conhecer uma das escolas credenciadas pela OACI que aplicam o teste e de que se utilizam pilotos brasileiros em razão da maior rapidez com que os resultados são divulgados. A

representante dos Aeronautas informou que a ANAC suspendeu as convalidações dos exames aplicados pela escola espanhola aos pilotos brasileiros, o que resultou na suspensão da habilitação de inúmeros tripulantes, e considerou a atitude da Agência um caso de discriminação, já que muitos pilotos são examinados por escolas credenciadas pela OACI no exterior. Questionou a postura dos enviados da ANAC à Espanha, que pediram para ver as provas dos pilotos brasileiros e, posteriormente, acabaram por não reconhecer as aprovações. Finalizou afirmando que é necessário incentivo, tanto da empresa quanto da ANAC, para a formação dos pilotos e não atitudes no sentido de afastá-los do exercício das funções, o que caracteriza uma punição.

O Presidente explicou que não tinha condições de discutir tecnicamente o assunto naquele momento, mas agradeceu à Conselheira por evidenciar o problema e afirmou que vai encaminhá-lo aos responsáveis da área e cobrar esclarecimentos.

Seguindo a ordem dos inscritos, o Presidente concedeu a palavra ao representante da ANPASS. O Conselheiro fez, inicialmente, uma avaliação positiva das reuniões do Conselho Consultivo, por ser uma rara oportunidade em que os vários segmentos da aviação têm para se encontrar e tratar diretamente de seus pontos de interesse. Manifestou-se favoravelmente à realização das reuniões em Brasília, em razão da maior possibilidade de participação dos Diretores. Solicitou aos Diretores presentes que as reuniões do Conselho fossem abertas com a leitura das reivindicações dos Conselheiros apresentadas na reunião anterior e eventuais providências tomadas, ao que o Diretor Passos respondeu que, de fato, é uma boa sugestão e que somente não foi possível implementá-la nesta reunião em razão das dificuldades que a agenda deste dia impôs. Elogiou a atenção e a dedicação dispensada aos Conselheiros pela Secretaria-Executiva do Conselho, especialmente por parte do servidor Sérgio Ramos Favarini. Na sequência, entregou aos Diretores relatório disponibilizado no site da Organização Mundial do Turismo, intitulado “Análise do Mercado de Aviação Brasileiro”, em que o rápido crescimento do mercado de aviação nacional é tema central, com destaque à menção feita à atuação da ANAC. Propôs a criação de uma câmara técnica destinada a discutir a relação dos consumidores e usuários com os prestadores de serviços aéreos, esclarecendo que o assunto é de interesse de várias entidades e da própria ANAC. Prosseguiu informando que a entidade que preside vai realizar, em conjunto com o Ministério do Turismo, pesquisa objetivando diagnosticar o perfil do passageiro de turismo brasileiro, estudo inédito que considera importante para o desenvolvimento do setor. Relativamente aos aeroportos concedidos recentemente, externou sua preocupação com o alto preço dos produtos praticados pelos estabelecimentos comerciais lá situados. Este assunto já foi objeto de discussão anteriormente, motivado pela explicação dada pelos estabelecimentos de que o alto custo do metro quadrado cobrado nos aeroportos impacta o custo da atividade, o que resulta em produtos e

serviços básicos com preços generalizadamente mais caros, prejudicando, sobretudo, os passageiros e usuários da aviação civil. O Conselheiro alertou também para o crescimento da quantidade de furtos, roubos e extravios de bagagens nos aeroportos nacionais e chamou atenção para a necessidade de serem tomadas providências para acabar com este problema. Finalizou indicando que as entidades representativas dos consumidores podem contribuir no encaminhamento de questões sensíveis aos usuários e, para isso, pediu o apoio da Agência no sentido de intermediar futura aproximação do Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil com estas entidades. O Presidente, em resposta às manifestações do Conselheiro, posicionou-se favoravelmente à constituição de câmara técnica para discutir assuntos ligados aos consumidores, mas ponderou que a entidade proponente deve formalizar esta iniciativa, se for o caso, em conjunto com outras entidades representativas.

O último inscrito na rodada dos assuntos gerais foi o representante da AUTCAN. O Conselheiro lamentou a ausência do representante da Infraero na reunião, uma vez que o assunto que iria discutir relacionava-se à atuação dessa entidade. Reportou-se a um assunto já tratado em outras reuniões e ainda não satisfatoriamente solucionado, que é o alto preço dos alimentos cobrados nos estabelecimentos instalados nos aeroportos brasileiros. Ao afirmar que o usuário dos transportes, por pagar pelos serviços, está, em última análise, sustentando a indústria, reclamou da exploração a que estes consumidores estão expostos, pagando preços extorsivos por simples refeições e alimentos adquiridos nos saguões dos aeroportos. Reputou ser uma contradição a conquista, pela classe C, do acesso ao transporte aéreo e, ao mesmo tempo, se ver impedida de adquirir um simples lanche durante a viagem. Avaliou que as explicações até agora fornecidas, como livre comércio, altos valores das licitações e aluguéis caros, não justificam a permanência dessa situação e cobrou da Infraero e da ANAC medidas para limitar os preços praticados para itens básicos vendidos em farmácias, lanchonetes e assemelhados. Continuando, o Conselheiro abordou outro tema importante para os usuários, relacionado à acessibilidade dos passageiros. Referindo-se aos recentes problemas envolvendo transporte de pessoas com necessidades especiais, alertou para a necessidade de se garantir acessibilidade adequada a todos os passageiros, independentemente de sua condição física. Questionou o motivo de a Infraero não disponibilizar os *ambulifts* de que dispõe para serem usados nos grandes aeroportos. Considerou injusta a cobrança das taxas de embarque sem a correspondente prestação adequada do serviço. Por fim, o Conselheiro expressou sua discordância quanto ao procedimento da empresa Webjet, de cobrar pela água servida a bordo de seus voos. Consignou que esta informação não é fornecida de forma transparente ao passageiro no momento da compra da passagem, mas somente dentro da aeronave, depois que a porta é fechada. Insistiu que seu posicionamento não é contrário à venda de alimentos a bordo, porém, segundo ele, a água é

imprescindível em ambientes confinados, mesmo com ar condicionado, como é o caso da cabine de um avião. Pediu que a Agência regulamente o assunto.

O Presidente, em resposta às queixas apresentadas, afirmou que há áreas do governo envolvidas na solução dos problemas relacionados ao alto preço dos alimentos cobrados em aeroportos, ampliando a concorrência, seja com a instalação de máquinas de vendas, seja com a implantação de novos modelos de lanchonete pela Infraero, com a cesta social. Com relação aos problemas de acessibilidade, explicou, uma vez mais, que a Resolução nº 9/2007 está sendo revisada e nova abordagem será dada a este tema e preferiu não antecipar os encaminhamentos porque a proposta ainda não foi deliberada pela Diretoria. A respeito da venda de alimentos a bordo, o Diretor Carlos Eduardo Pellegrino afirmou que já há um estudo sendo realizado internamente pela área de medicina de aviação, exclusivamente relacionado ao fornecimento de água e, dependendo dos resultados desses estudos, a Agência poderá estabelecer algum tipo de regulação para as empresas. Em aparte, a representante dos Aeronautas descreveu vários problemas que a venda de produtos a bordo acarreta aos comissários, tais como falta de higiene, falta de troco e constrangimento dos passageiros que não podem pagar. Esclareceu que compreende que a venda de produtos é uma tendência internacional, mas que o alto valor cobrado pelos lanches mereceria alguma ação por parte da Agência. O Presidente, retomando a condução dos trabalhos, defendeu a clara informação ao passageiro como forma de minimizar os problemas e proteger o passageiro em situações como essas.

(11) Ao finalizar o encontro, o Presidente propôs que a próxima reunião do colegiado fosse agendada para o dia 22 de agosto de 2012, quarta-feira, em Brasília. Agradecendo a participação de todos, o Presidente encerrou a reunião às dezenove horas e trinta e cinco minutos.

Ata lavrada pela Secretária-Executiva do Conselho Consultivo, Ana Carolina Pires da Motta.