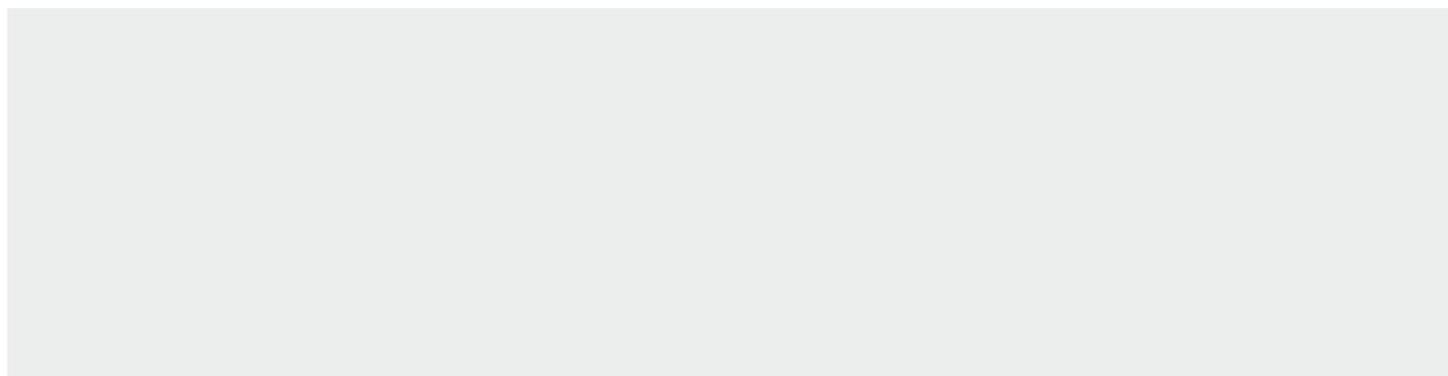




RELATÓRIO DE ATIVIDADES **2013**





Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

DIRETORES EM EXERCÍCIO

Diretor-Presidente

Marcelo Pacheco dos Guarany

Diretor de Operações de Aeronaves

Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino

Diretor de Aeronavegabilidade

Claudio Passos Simão

Diretor de Regulação Econômica

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Elaboração

Superintendência de Planejamento Institucional (SPI)

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Edição, projeto gráfico-visual e diagramação

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Relatório de Atividades ANAC 2013 - (Online)

Acesse www.anac.gov.br/arquivos/pdf/relatorio2013

352.805

A265r

Agência Nacional de Aviação Civil

Relatório de atividades 2013 / Agência Nacional de Aviação Civil. Brasília: ANAC, 2014.

107 p.

Bibliografia: p.105-107

Inclui gráficos e tabelas

1. Agência Nacional de Aviação Civil. 2. Relatório de atividades 2013. 3. Aviação Civil. 4. Regulação. 5. Brasil

Junho/2014

SUMÁRIO

MENSAGEM DA DIRETORIA	5
1. APRESENTAÇÃO	11
2. GESTÃO	25
3. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE	33
4. FISCALIZAÇÃO	61
5. CERTIFICAÇÃO	71
6. REGULAÇÃO E NORMATIZAÇÃO	77
7. CONCESSÕES DE AEROPORTOS	89
8. ANAC E O SETOR AÉREO EM NÚMEROS	99
REFERÊNCIAS	105



Acervo ANAC

MENSAGEM DA DIRETORIA

O ano de 2013 foi marcado por grandes desafios para o setor aéreo e, em especial, para a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Além das operações especiais organizadas para os períodos de grande demanda, como Fim de Ano e Carnaval, realizamos operações para a Copa das Confederações, em junho, e para a Jornada Mundial da Juventude, em julho. Esses dois eventos serviram como teste para a Copa do Mundo da FIFA 2014 no Brasil.

Nessas duas ocasiões, a cadeia do transporte aéreo, formada por empresas aéreas, operadores aeroportuários, prestadores de serviço e órgãos do Governo ligados à organização e à regulação do setor, teve um bom desempenho, considerando seu ineditismo e as especificidades de cada um desses eventos. Passamos pelo teste e passamos bem. O conforto dessa constatação nos fez perceber que estamos no caminho certo, mas, ao mesmo tempo, reafirmou nosso compromisso e instigou nosso desejo de aprimorar nossos procedimentos para fazer ainda melhor na Copa 2014. Estaremos sob olhares dos quatro cantos do mundo e não podemos decepcionar.

Para isso, intensificamos nosso trabalho de preparação para o Mundial e organizamos a maior operação especial da ANAC, quando até 1.000 servidores poderão ser escalados para atuar em 42 aeroportos e monitorar outros 46. Estamos preparados para atender a ocupação máxima de assentos do período, cuja oferta está estimada em 11,5 milhões de assentos nos 14 aeroportos das 12 cidades-sede e também em Viracopos (SP) por ser um importante *hub*, ou seja, um aeroporto que recebe e distribui voos para diversos destinos da aviação comercial brasileira.

Mas os preparativos para a Copa não se encerram na presença da ANAC nos aeroportos. Há um trabalho que, embora invisível ao público, é essencial ao sucesso do evento, como a definição dos procedimentos dos horários de chegadas e partidas (*slots*) nos aeroportos das cidades-sede e naqueles localizados em cidades próximas.

E como os preparativos para a Copa são apenas uma das ações nas quais a ANAC está envolvida, a Agência se mobilizou para cumprir outras missões. Repetimos nosso intenso esforço de conceder aeroportos à iniciativa privada num prazo inferior a um ano, como fizemos com Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF) em 2011/2012. Em 2013, foi a vez dos aeroportos de Galeão (RJ) e Confins (MG). O sucesso observado no processo anterior se repetiu no leilão do ano passado, que atraiu cinco consórcios concorrentes, com investidores nacionais e internacionais, demonstrou a segurança das premissas concorrenciais e do processo licitatório. A concessão vai gerar mais de 20 bilhões de contribuição ao sistema de aviação civil, com recursos empregados no estímulo à universalização do transporte aéreo no Brasil por meio da aviação regional.

Teremos no Brasil, a partir de 2014, seis grandes operadores aeroportuários atuando e disputando o mercado brasileiro pelo transporte aéreo, cuja média de crescimento tem sido de 11% ao ano na última década.

Demonstramos, em 2013, nossa competência em gerir e fiscalizar os contratos de concessão de Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Brasília (DF) e, também, o de São Gonçalo do Amarante (RN), cujo processo de construção e exploração foi concedido à iniciativa privada em 2011. O rigoroso e constante acompanhamento das obras dessas concessionárias nos faz crer que durante a Copa teremos grande parte de tudo o que foi planejado em termos de expansão e melhoria da infraestrutura aeroportuária no Brasil.



Acervo ANAC

Como benefícios mais diretos aos usuários do transporte aéreo, também podemos elencar importantes realizações da ANAC em 2013. Editamos nova norma de acessibilidade, que reflete mais adequadamente os direitos dos passageiros com necessidade de atendimento especial. Iniciamos o processo de revisão da norma de bagagem, no sentido de também aperfeiçoar os direitos dos usuários. Criamos, ainda, novos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC), totalizando, em 2013, 22 núcleos nos principais aeroportos do País. A ANAC ainda apoiou os esforços do Ministério da Saúde e de outros órgãos do setor aéreo para aumentar a capilaridade na distribuição de órgãos para transplante no Brasil, com a disponibilização de voos e a facilitação de todas as etapas envolvidas no processo de transporte aéreo de órgãos sólidos transportados no País.

Incrementamos nossa fiscalização sobre a aviação geral, por meio das Operações Especiais de Aviação Geral (Operação Voe Seguro e Sentinela Aérea), organizadas e desenvolvidas com outros órgãos que atuam no setor, tais como o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), o Comando da Aeronáutica, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), Receita Federal e Polícia Federal. Muito mais que inspecionar as operações em diversas partes do País, o objetivo das cinco operações foi atuar, sobretudo, de forma preventiva, disseminando a cultura da segurança e da obediência às regras da aviação geral. Os resultados práticos dessas operações foram mensurados após cada uma delas: no total, abordamos mais de mil aeronaves e o DECEA acompanhou mais de seis mil voos. Aliado a isso, aprimoramos o Sistema Decolagem Certa (DCERTA), sistema informatizado de monitoramento que verifica em tempo real se as documentações relativas às condições das aeronaves, dos aeronautas e dos aeródromos registrados no Brasil estão em situação regular na ANAC.

O principal resultado de ações como essa, entretanto, será observado no médio e no longo prazos, com melhoria da qualidade e aumento da segurança dessas operações. Para aumentar a segurança operacional no segmento de táxi-aéreo, serviço autorizado e fiscalizado pela ANAC, criamos uma ferramenta de consulta on-line, no sítio da Agência, na qual o usuário pode verificar a regularidade da empresa prestadora do serviço e da aeronave a ser utilizada nesse transporte. Com isso, o usuário pode consultar se o prestador de serviço contratado cumpre todos os requisitos previstos nas normas para que o transporte seja o mais seguro possível. Ainda com foco na informação e na divulgação da segurança de voo junto à sociedade, participamos de uma iniciativa do CENIPA que produziu 850 mil exemplares de uma edição temática da “Revista da Turma da Mônica”. A primeira tiragem de revistas aborda os riscos do uso de raio *laser* nas proximidades dos aeroportos e será distribuída pelos dois órgãos (ANAC e CENIPA) e outros parceiros do projeto em aeroportos, escolas de ensino fundamental e eventos institucionais.

Para desempenhar todo esse trabalho em 2013, demos continuidade ao nosso Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), instituído em 2012. Reestruturamos duas áreas essenciais à segurança do setor, que são a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) e a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), de forma a torná-las mais autônomas e com um processo decisório facilitado. Também foram fortalecidas estruturas nas áreas de comunicação social e de planejamento institucional. Editamos nossa primeira Agenda Regulatória com 28 temas a serem desenvolvidos em 2014, promovendo a transparência de nossas ações e a previsibilidade de nossas normas e regulamentos, contribuindo para a segurança e a estabilidade regulatória, requisitos essenciais para manter e induzir novos investimentos que vão expandir e desenvolver o setor.

A instituição da Agenda Regulatória é apenas um dos 11 projetos prioritários em desenvolvimento pela Agência, com o objetivo de sistematizar e acompanhar o planejamento e a execução de assuntos considerados de extrema relevância para o bom desempenho das atribuições da ANAC. Os outros 10 projetos em andamento são a Implantação do PSOE-ANAC nas atividades da Agência; Gestão da fiscalização; Elaboração da metodologia de produção das normas finalísticas; Planejamento e racionalização da atuação da ANAC em Organismos Internacionais de Aviação Civil; Melhoria no atendimento aos usuários de serviços regulados; Elaboração do plano de contingência para eventos críticos; Monitoramento da prestação de serviço de transporte aéreo de passageiros e de cargas; Otimização e melhoria da qualidade do processo de certificação de pessoal da aviação civil; Planejamento e racionalização da atuação da ANAC sobre temas de meio ambiente; e Gestão da exploração aeroportuária.

Como novos desafios, emitimos o primeiro certificado para Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) no Brasil e introduzimos o tema na Agenda Regulatória, cientes da atenção e da regulamentação que o assunto vai nos exigir.

Fomos também reconhecidos com a 6ª colocação no 17º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP). Nossa iniciativa premiada foi o Sistema de Emissão e Controle de Autorização de Voo da ANAC (SIAPANAC), projeto escolhido dentre um total de 74 iniciativas selecionadas pela comissão organizadora do concurso. O sistema representou uma grande economia para a administração pública, além da integração da ANAC com a Receita Federal, transformando-se em uma rotina e demonstrando que o compartilhamento de ações entre órgãos governamentais, por meio da implementação de processos robustos e coordenados, promove melhoria na eficácia e na eficiência da gestão.



Acervo ANAC

Apresentamos, em outubro, durante a 38ª Sessão da Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) em Montreal, no Canadá, o Plano de Ação do Brasil para redução das emissões de CO₂, com o objetivo de contribuir com os esforços da OACI na minimização do impacto da aviação civil internacional na mudança do clima. O documento foi resultado de um trabalho da ANAC e da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), com a colaboração do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e entidades do setor privado. Na mesma assembleia, o Brasil foi reeleito para o Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), para o período 2013-2016, com expressiva votação entre os países do Grupo I da organização, composto por membros de importância sistêmica (*chief importance*), com 160 manifestações favoráveis de um total de 173 votos possíveis. O resultado reflete o reconhecimento internacional à contribuição do Brasil para os trabalhos da organização, da qual é membro fundador.

Em novembro, a ANAC foi vencedora da edição 2013 do Prêmio Comandante Rolim Amaro, promovido pela Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA). A premiação elege a organização de maior

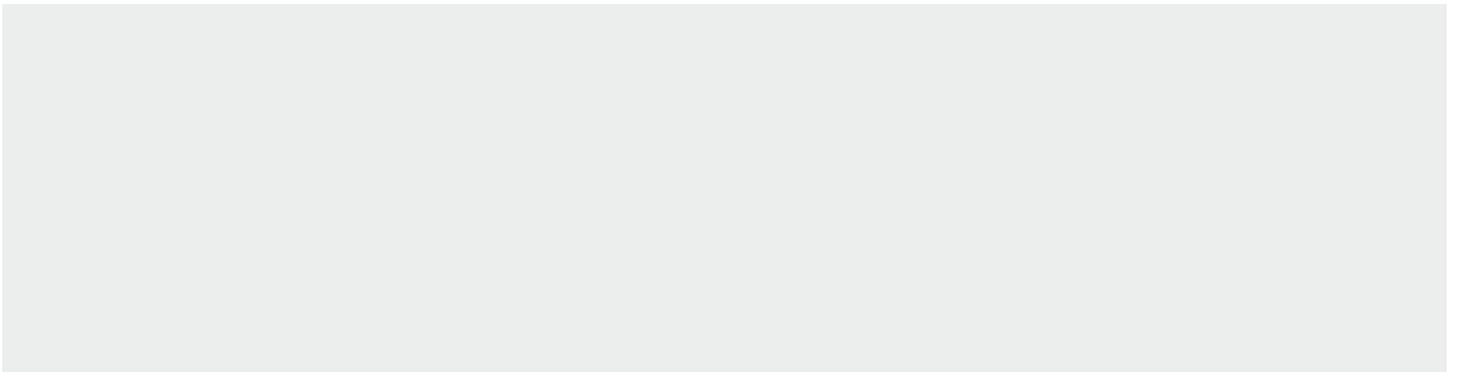
destaque no transporte aéreo da América Latina e do Caribe, sobretudo no que se refere à qualidade dos serviços prestados ao público e à contribuição para a eficiência e a segurança da aviação civil. A ANAC foi eleita por sua contribuição ao desenvolvimento de procedimentos de segurança alinhados com os mais altos padrões do mundo, incluindo seu apoio a iniciativas de companhias aéreas relacionadas à sustentabilidade ambiental e a programas de intercâmbio de informações. Além disso, foi citada também a participação da Agência no *Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica* (RASG-PA), grupo que tem por objetivo melhorar a segurança operacional da aviação na região Pan-americana. A ANAC foi eleita pelo comitê executivo da ALTA, composta por mais de 40 companhias aéreas que, juntas, representam mais de 90% do tráfego aéreo comercial na América Latina.

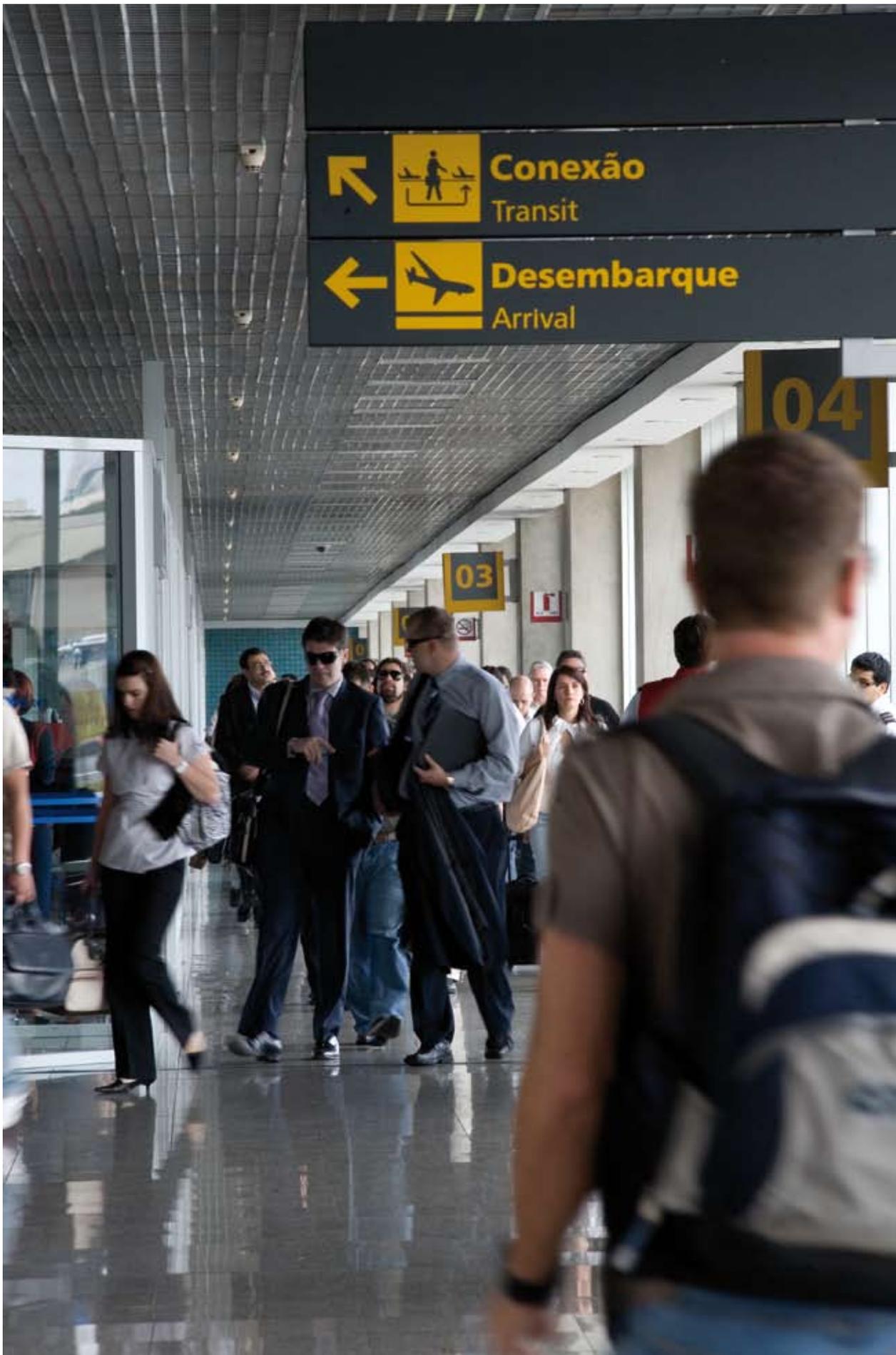
Com muita satisfação e certeza do dever cumprido, mas, sobretudo, cientes de todos os desafios que precisamos vencer para aperfeiçoar a atuação da Agência para que ela corresponda, cada vez mais e melhor, aos anseios do País, convidamos à leitura de nosso Relatório de Atividades 2013.

Diretoria da ANAC



APRESENTAÇÃO





Acervo ANAC

1. APRESENTAÇÃO

CONHEÇA A ANAC

Sobre a ANAC

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia federal vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) e segue as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Governo Federal.

Criada por meio da Lei nº 11.182 de 2005, a ANAC iniciou suas atividades em 2006, com a promulgação do Decreto nº 5.731/2006, em substituição ao extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), então subordinado ao Comando da Aeronáutica.

Principais atribuições

A ANAC tem como atribuições a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. Entre as principais funções, destacam-se:

- a) manter a continuidade na prestação dos serviços de transporte aéreo;
- b) zelar pelo interesse dos usuários da aviação civil no Brasil;
- c) cumprir a legislação do setor.

Atividades da ANAC

I- Certificação: processo sistematizado, acompanhado e avaliado, de forma a propiciar adequado grau de confiança de que um produto, empresa, processo ou serviço, ou ainda um profissional, atenda a requisitos pré-estabelecidos em normas e regulamentos da aviação civil;

II - Fiscalização: compreende atividades de vigilância continuada para o acompanhamento do desempenho de produto, empresa, processo ou serviço e das pessoas, certificados e regulamentados pela ANAC. A fiscalização objetiva manter os padrões originalmente previstos na certificação e reprimir atos ilícitos no que

concerne às competências da ANAC por meio da ação fiscal;

III- Normatização: compreende as atividades que visam elaborar, atualizar e revisar as normas de competência da ANAC, incluindo estudo do potencial impacto regulatório da norma até a avaliação dos efeitos posteriores à sua publicação;

IV- Gestão interna: abrange as atividades de suporte e desenvolvimento institucional, envolvendo ações de planejamento, auditorias internas, gestão de pessoas, orçamento e finanças, logística, comunicação interna e tecnologia da informação; e

V- Representação institucional: envolve as atividades de gestão da imagem da ANAC, de audiências públicas, de relacionamento com a sociedade, regulados, entes públicos e órgãos de controle e de articulação e negociação de acordos com organismos internacionais e nacionais.

Diretoria

O órgão de deliberação máxima da ANAC é a diretoria colegiada, composta por cinco diretores, cada qual com mandato de cinco anos. Um dos diretores exerce a função de diretor-presidente, por designação do Presidente da República.

Todos os diretores são nomeados pelo Presidente da República, após aprovação do Senado Federal.

Legislação relacionada à ANAC

Lei nº 11.182/2005 – Lei de criação

Decreto nº 5.731/2006 – Decreto de instalação

Para mais informações, acesse a seção legislação da página da ANAC na internet:

<http://www2.anac.gov.br/legislacao/>

MISSÃO, VISÃO E VALORES

Missão

Promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil, de forma a contribuir para o desenvolvimento do País e o bem-estar da sociedade brasileira.

Visão

Ser uma autoridade modelo de aviação civil internacional, atingindo um dos cinco menores índices de acidentes do mundo, até 2014.

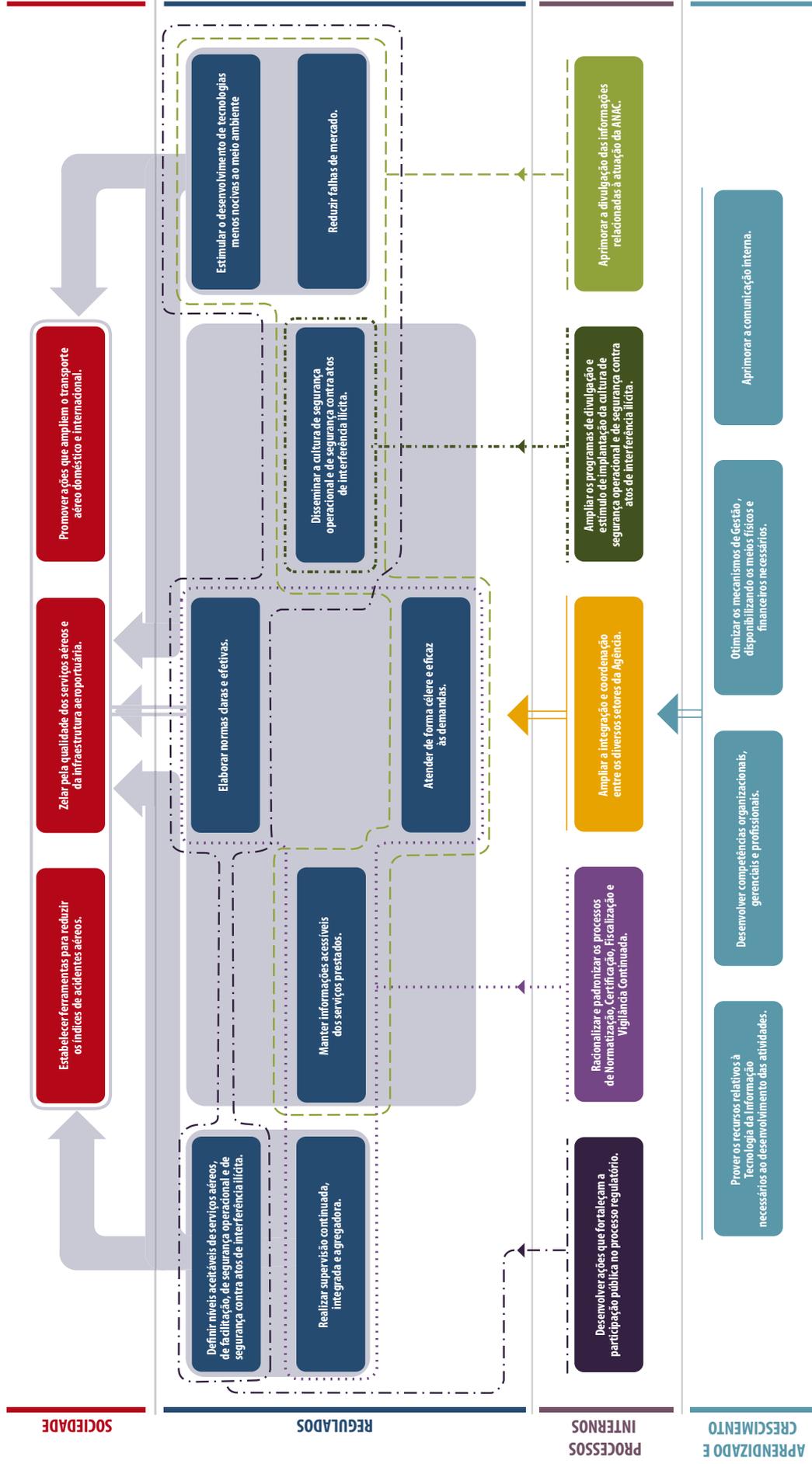
Valores

- Valorização das Pessoas;
- Ética;
- Compromisso com o interesse público;
- Profissionalismo;
- Imparcialidade; e
- Transparência.



Objetivos estratégicos

Os objetivos estratégicos da ANAC constituem ações prioritárias para o cumprimento da missão institucional da Agência. Estão divididos em quatro esferas de atuação: Sociedade, Regulados, Processos Internos e Aprendizado e Crescimento.



Saiba mais:

Os objetivos estratégicos estão definidos no Planejamento Estratégico da ANAC, disponível no seguinte endereço: <http://www2.anac.gov.br/arquivos/ANAC%20Planejamento%20Estrategico.pdf>

Onde está a ANAC

Além da sede e seu anexo próximo ao aeroporto, localizados em Brasília (DF), a ANAC possui Representações Regionais no Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e São José dos Campos (SP). A Agência está presente também nos principais aeroportos brasileiros, por meio de 22 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC).

Quem faz a ANAC

A ANAC conta com uma força de trabalho de 1.726 servidores, entre eles efetivos, requisitados, comissionados e estagiários. Destes, 571 são Inspetores da Aviação Civil (INSPAC), profissionais credenciados para atuar nas inspeções, fiscalizações, auditorias e demais rotinas necessárias para a garantia da segurança da aviação civil brasileira.

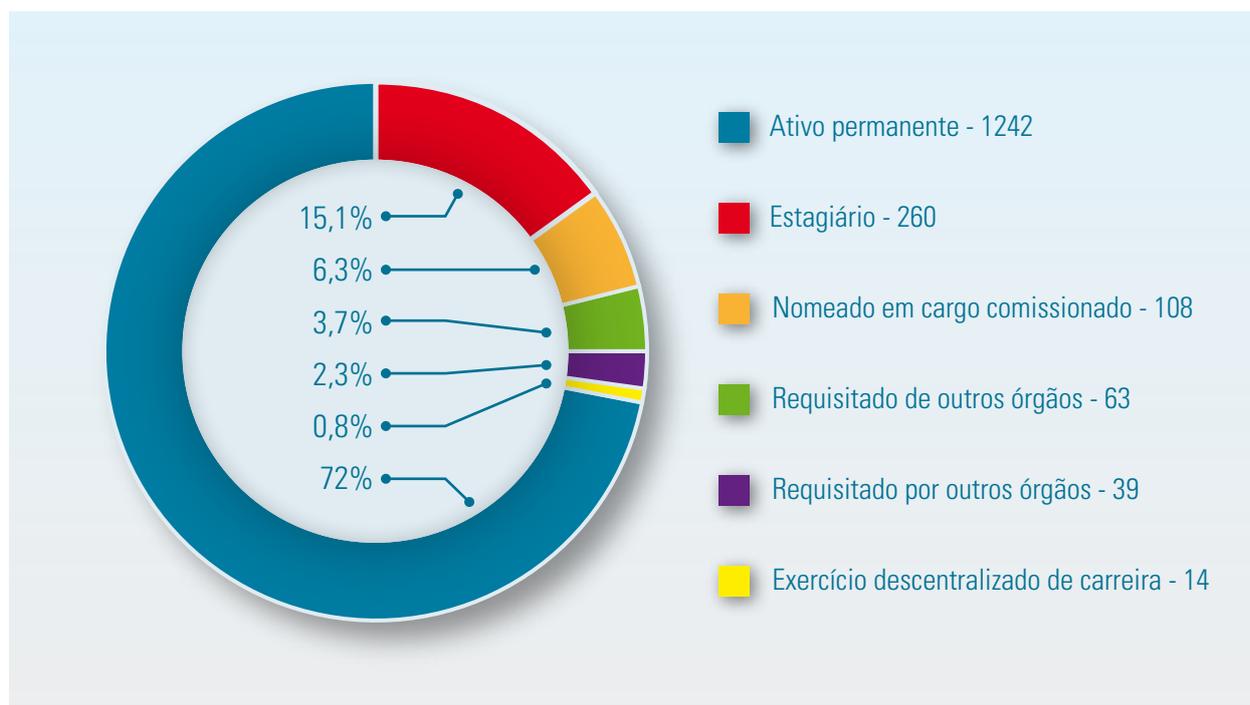
Veja a seguir a localização de cada uma das unidades da ANAC nos estados



Fonte: Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) da ANAC em 31/12/2013.

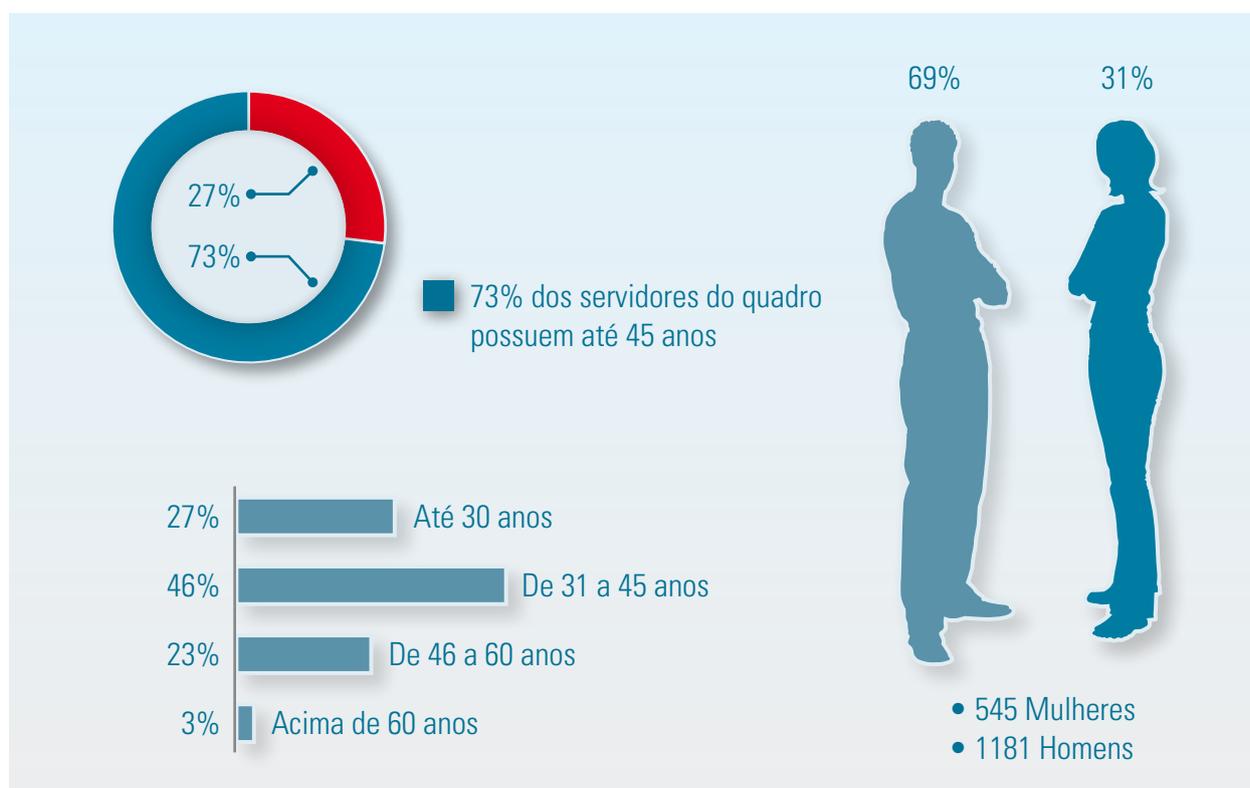
Veja mais informações sobre o quadro funcional da ANAC:

Número de colaboradores da ANAC - 1726



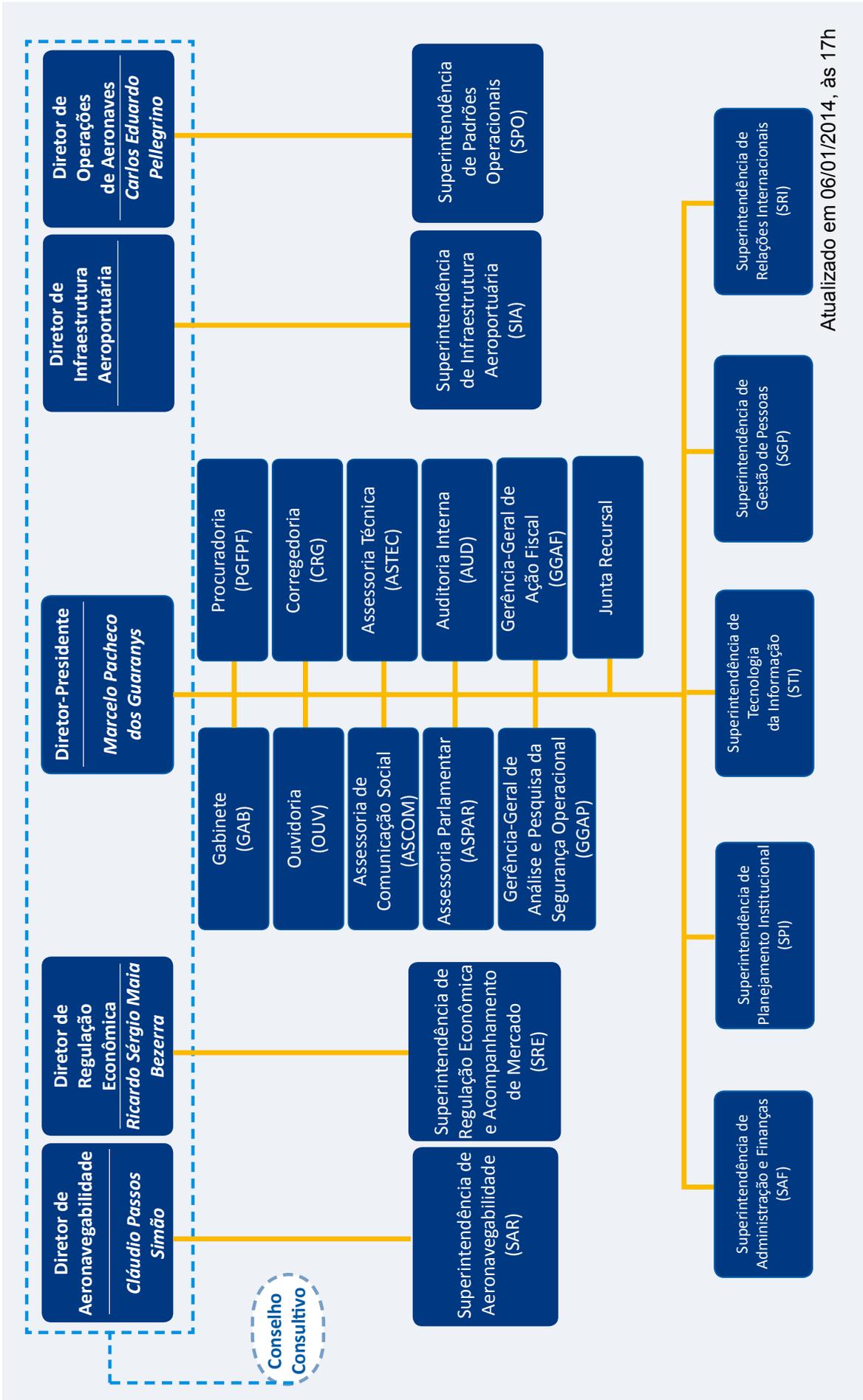
Fonte: Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) da ANAC em 31/12/2013.

Perfil dos servidores



Fonte: Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) da ANAC em 31/12/2013.

Estrutura organizacional



Atualizado em 06/01/2014, às 17h

Sistema de Aviação Civil

Além da ANAC, fazem parte do Sistema de Aviação Civil brasileiro o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica, que está à frente da investigação de acidentes; o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Comando da Aeronáutica, que efetua o controle de espaço aéreo (também

chamado de controle de tráfego aéreo); e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), que administra aeroportos e é vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR).

A coordenação dos órgãos do Sistema cabe à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa.



Públicos de interesse

- Profissionais da Aviação Civil;
- Usuários de transporte aéreo;
- Empresas aéreas de transporte de passageiros e carga;
- Empresas de serviços aéreos especializados;
- Operadores aeroportuários;
- Aeródromos;
- Escolas de aviação civil; e
- Indústria aeronáutica (fabricantes, fornecedores, oficinas de manutenção, entre outros).

RETROSPECTIVA - A ANAC EM 2013

17/01/2013

ANAC divulga o 26º Relatório de Tarifas Aéreas, com dados que demonstram **redução de 41,69% no preço das passagens aéreas** de 2002 a 2012.

28/01/2013

ANAC e SAC-PR apresentam o Projeto de Fiscalização da Aviação Geral em 2013 e o balanço da **Operação de Fiscalização da Aviação Geral no Rio de Janeiro**.

01/02/2013

Abertura de **audiência pública para discussão de resolução que regulamentará os novos procedimentos de utilização de horários e partidas (slots)** em aeroportos que operem no limite de sua capacidade (coordenados) ou que sejam considerados de grande relevância para a malha aérea no Brasil (aeroportos de interesse).

04/02/2013

ANAC publica a transformação de postos de serviço e escritórios de aviação civil em **19 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC)** nas cidades de Macapá (AP), Manaus (AM), Salvador (BA), Belém (PA), Fortaleza (CE), Brasília (DF), Vitória (ES), Cuiabá (MT), Campo Grande (MS), Confins (MG), Curitiba (PR), Galeão (RJ), Santos Dumont (RJ), Macaé (RJ), Porto Velho (RO), Florianópolis (SC), Congonhas (SP), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).

07/02/2013

ANAC realiza reunião sobre normativos relacionados à **área de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)** com operadores aéreos e aeroportuários em Brasília (DF).

07/02/2013

Início da fiscalização da ANAC durante a **“Operação Carnaval”**, realizada de 07 a 17/02/2013 em 10 aeroportos brasileiros.

23/02/2013

ANAC monitora o processo de **mudança de malha aérea da empresa GOL Linhas Aéreas**.

25/02/2013

ANAC divulga **nova versão do Guia do Passageiro** com informações úteis para quem vai viajar. O guia possui versões em português, inglês e espanhol e está disponível para consulta *online e download*.

05/03/2013

ANAC divulga que o **número de passageiros transportados na aviação civil em 2012 superou a marca dos 100 milhões**, com aumento de 9,48% em relação a 2011.

19/03/2013

Publicada a Resolução nº 268/2013, que institui os **novos procedimentos para os usuários do Sistema Decolagem Certa (DCERTA)**, e tem como objetivo incrementar o nível de segurança operacional e fiscalização da aviação geral.

26/03/2013

O **Sistema de emissão e controle de Autorização de Voo da ANAC (SIAPANAC) foi premiado** no 17º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP).

01/04/2013

Início da audiência pública sobre proposta de norma a respeito das **Condições Gerais de Transportes Aplicáveis ao Transporte Aéreo Doméstico e Internacional de Bagagem** (norma de bagagem).

19/04/2013

A ANAC, em conjunto com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e com a Polícia Federal, realiza a **2ª Operação de Fiscalização da Aviação Geral no Rio de Janeiro**.

07/05/2013

Início da **5ª Operação Especial de Fiscalização da ANAC em conjunto com outros órgãos públicos, em São Paulo e cidades vizinhas**. A operação reúne representantes da Receita Federal, Polícia Federal e Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), com a coordenação da Secretaria de Aviação Civil (SAC).

21/05/2013

ANAC realiza inspeções em aeronaves e pistas de pouso durante a **Operação Ágata 7**, na região oeste. Essa operação é realizada de forma conjunta pela Marinha do Brasil (MB), Exército Brasileiro (EB) e Força Aérea Brasi-

leira (FAB), sob coordenação do Ministério da Defesa (MD).

29/05/2013

ANAC emite o primeiro **Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) para um Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT)** fabricado no Brasil.

29/05/2013

Divulgada **minuta do Edital de Leilão e do Contrato de Concessão dos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, e Tancredo Neves (Confins), em Minas Gerais**. A audiência pública para discussão da minuta teve início em 31/05/2013.

03/06/2013

Publicada resolução que estabelece os tetos e as regras de aplicação e cobrança das **tarifas de conexão** para os aeroportos não concedidos à iniciativa privada.

06/06/2013

ANAC inicia **visitas de vistoria nos aeroportos das cidades-sede da Copa das Confederações**, além dos aeroportos de Guarulhos (SP) e Viracopos (SP), em São Paulo, considerando o fluxo de entrada de turistas estrangeiros nesses aeroportos.



13/06/2013

Início da **Operação Especial da ANAC para a Copa das Confederações**, com reforço na fiscalização em 10 aeroportos do País: Brasília (DF), Belo Horizonte (MG), Recife (PE), Salvador (BA), Fortaleza (CE) e Rio de Janeiro (RJ), cidades-sede dos jogos, além de Congonhas (SP), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP), em São Paulo. A operação foi concluída em 02/07/2013.

17 e 18/06/2013

ANAC realiza **sessões presenciais da audiência pública dos processos de concessão** dos Aeroportos Internacionais Tancredo Neves (Confins), em Belo Horizonte (MG), no dia 17/06, e Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro (RJ) em 18/06/2013.

27/06/2013

ANAC entrega **certificado de tipo de um novo modelo de aeronave agrícola a ser comercializado no Brasil** durante o Congresso Nacional de Aviação Agrícola, promovido pelo Sindicato Nacional da Indústria de Produtos para a Defesa Agrícola (Sindag), em Cuiabá (MT).

11/07/2013

Recondução do mandato do diretor-presidente da ANAC, Marcelo Pacheco dos Guarany's, até 19/03/2016.

16/07/2013

ANAC publica a Resolução nº 280/2013 com as novas **regras sobre o acesso ao transporte aéreo de Passageiros com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) – norma de acessibilidade**.

01/09/2013

ANAC inicia a **4ª Operação VOE SEGURO (Operação Especial de Fiscalização da Aviação Geral)**, em **14 aeródromos dos estados do Amazonas e Pará**, realizada em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), da Aeronáutica, Receita Federal e

Polícia Federal, sob a coordenação da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR).

03/09/2013

ANAC divulga ao público, em sua página da Internet, a **“ANACpédia”**, base de dados composta por glossários com termos técnicos da aviação civil e suas respectivas traduções para os idiomas inglês e espanhol.

01/10/2013

Brasil é reeleito para integrar o Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), para o período 2013-2016, com expressiva votação entre os países do Grupo I, com 160 votos de um total de 173 votos possíveis.

04/10/2013

Diretoria Colegiada da ANAC **aprova Edital de Leilão e Contrato de Concessão dos aeroportos internacionais Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, e Tancredo Neves (Confins), em Minas Gerais**.

11/10/2013

O Brasil, por meio da ANAC e em conjunto com a SAC/PR, apresenta seu **Plano de Ação para a redução das emissões de CO₂ no transporte aéreo**. O documento foi entregue na 38ª Sessão da Assembleia da OACI, em Montreal, no Canadá.

31/10/2013

Após Sessões Públicas com a presença de regulados e sociedade, é aprovada a primeira **Agenda Regulatória da ANAC**. O documento contém os 28 temas prioritários para as atividades normativas da Agência em 2014.

13/11/2013

ANAC institui seu **22º NURAC, em Natal (RN)**, além da transformação dos postos de serviço de Porto Alegre (RS) e Recife (PE) em NURAC.

22/11/2013

Realização do **leilão de concessão dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG)** na sede da BMF&BOVESPA, em São Paulo.

25/11/2013

ANAC **vitoria o Aeroporto Internacional de Salvador (BA)**, cidade que sediou o sorteio de grupos da Copa do Mundo 2014.

04/12/2013

Assinatura do **Acordo de Cooperação Técnica sobre o transporte aéreo de órgãos sólidos para transplante**, uma iniciativa do Ministério da Saúde com apoio da ANAC, SAC-PR, da Infraero, da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) e do Comando da Aeronáutica.

06/12/2013

ANAC divulga os procedimentos **para definição da malha aérea no período da Copa do Mundo** (06/06/14 a 20/07/14).

08/12/2013

Representantes de empresas aéreas apresentam à ANAC os **planos de contingência para a Operação Fim de Ano**.

11/12/2013

ANAC é a vencedora da edição 2013 do **Prêmio Comandante Rolim Amaro**, promovido pela Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA). A premiação elege a organização de maior destaque no transporte aéreo da América Latina e Caribe.

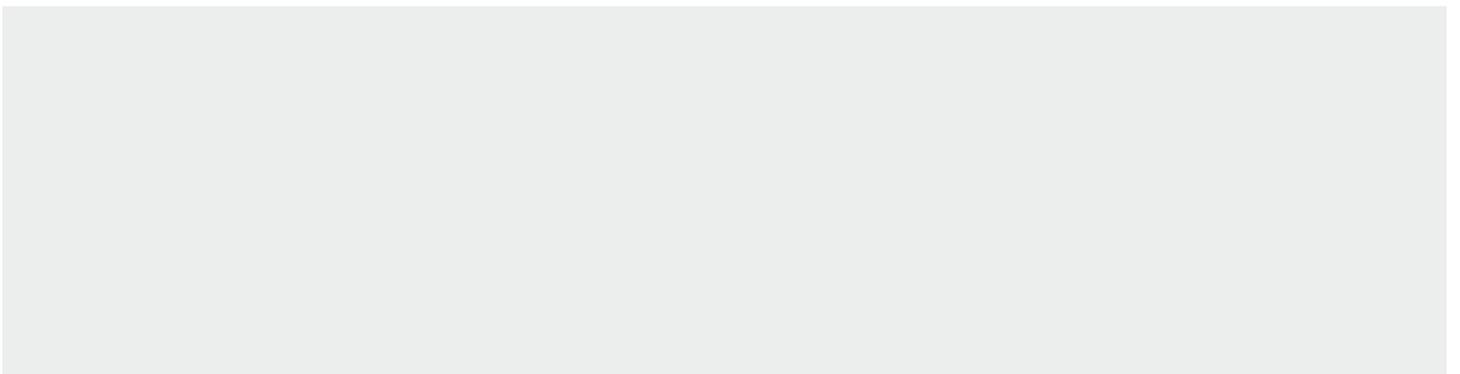
12/12/2013

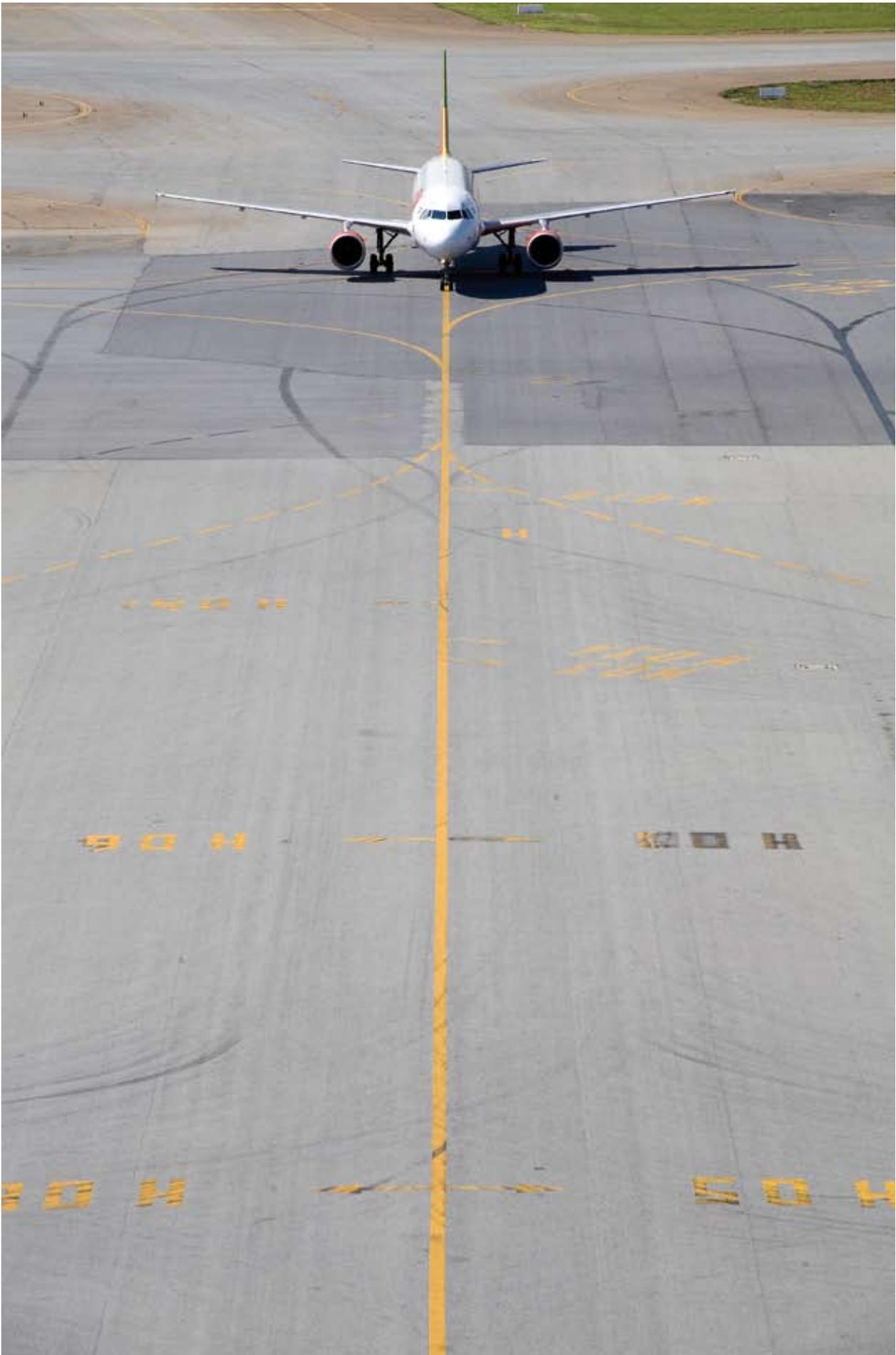
ANAC inicia **Operação Fim de Ano** nos 12 principais aeroportos do País.





GESTÃO





2. GESTÃO

Com a perspectiva de cumprir sua missão e garantir a eficiência e a segurança do transporte aéreo no Brasil, a ANAC procurou aperfeiçoar sua gestão administrativa no ano de 2013. A seguir, um panorama dos recursos humanos, financeiros e físicos do órgão no ano, que demonstra a melhoria dos processos internos e reflete o esforço da Agência em alcançar ainda mais transparência em suas prestações de contas à sociedade brasileira.

PLANEJAMENTO INSTITUCIONAL

Como autarquia em regime especial vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), a ANAC prestou contas de sua atuação em 2013, por meio da Prestação de Contas Anual entregue ao Tribunal de Contas da União (TCU), de acordo com as metas estipuladas pelo Plano Plurianual (PPA) 2012-2015 do Governo Federal. O PPA é o instrumento de planejamento que declara os objetivos fundamentais da República para o período de referência, além de organizar a ação de governo na busca de um melhor desempenho da Administração Pública.

Para o período de 2012 a 2015, o PPA destacou, dentro de sua dimensão estratégica, o

investimento em infraestrutura como meio para a redução de custos, o aumento da competitividade no mercado internacional e a melhoria das condições sociais de vida da população. No plano, a ANAC é responsável pela gestão do objetivo 0085 (“Promover a segurança da aviação civil, ampliando a segurança operacional e a proteção contra atos de interferência ilícita”) e colabora para o alcance dos objetivos traçados por meio das iniciativas constantes nos Objetivos 0084 (“Ampliar a oferta de transporte aéreo regular de passageiros e cargas”) e 0083 (“Adequar a prestação dos serviços aeroportuários e a capacidade de processamento de aeronaves, passageiros e cargas à demanda existente e futura”).

GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

Da despesa total de R\$ 532 milhões fixada na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2013 para a ANAC, foram destinados R\$ 18,2 milhões para investimentos, R\$ 173,7 milhões para outras despesas correntes (que são as despesas discriminárias da instituição) e R\$ 253,2 milhões para pagamento de pessoal e encargos sociais. A reserva de contingência foi de R\$ 87 milhões, ou seja, 16% do total das despesas fixadas para o exercício.

O valor empenhado pela ANAC foi de R\$ 381 milhões, em uma execução orçamentária de 85,5% do limite autorizado total de R\$ 445

milhões. Do total de recursos previstos na LOA 2013, houve a necessidade de créditos suplementares de R\$ 1,1 milhão para cobrir as despesas de pessoal e encargos sociais.

A LOA destinou inicialmente para a ANAC, uma receita de R\$ 260,2 milhões em 2013. Constituem receitas da ANAC a Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC); recursos próprios e financeiros (provenientes de multas impostas a entes regulados nas sanções administrativas), recursos de contribuição social como o Fundo Aeroviário e demais receitas provenientes de rendimentos de aplicações financeiras.

Você sabia?

A Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) é paga por entes regulados (como empresas concessionárias, permissionárias e autorizatárias de prestação de serviços aéreos comerciais, operadores de serviços aéreos privados, entre outros), quando ocorre o fato gerador decorrente das atividades de fiscalização da Agência, ou de serviços de homologações e registros, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

O Fundo Aeroviário é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos financeiros para execução e manutenção do que prevê o Sistema Aeroviário Nacional, podendo ser aplicado em projetos, construção, manutenção, operação e na administração de instalações e serviços da infraestrutura aeronáutica.

O valor líquido arrecadado com a TFAC em 2013 foi de R\$ 51,3 milhões. Os recursos próprios e financeiros arrecadados com multas somaram R\$ 15,2 milhões em 2013, enquanto os recursos de contribuição social (Fundo Aeroviário) chegaram a R\$ 119 milhões e as demais receitas totalizaram R\$ 66,2 milhões.

Diárias e Passagens

A ANAC utilizou, em 2013, R\$ 17,9 milhões em diárias e passagens nacionais (R\$ 13,1 milhões) e internacionais (R\$ 4,8 milhões) de servidores e colaboradores eventuais. Destes R\$ 17,9 milhões, quase R\$ 10 milhões foram gastos com viagens de fiscalizações. Essas despesas são administradas por meio do Sistema de Concessão de Diárias e Passagens (SCDP) do Governo Federal.

PROGRAMA DE FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL (PFI)

O ano de 2013 foi marcado pela consolidação do Programa de Fortalecimento Institucional (PFI) da ANAC, com a implantação do Modelo de Gestão da Agência, e pelo início das ações do Programa de Qualidade de Vida no Trabalho.

Reformulação da estrutura organizacional da ANAC

Após as alterações regimentais promovidas em 2012 (com a criação de unidades específicas para a coordenação dos contratos de coordenação de aeroportos, dos Núcleos Regionais de Aviação Civil – NURAC e modificações nas estruturas de algumas áreas da Agência), a

ANAC promoveu em 2013 novas alterações em seu Regimento Interno, dando continuidade ao processo de aperfeiçoamento de sua estrutura. Essa modificação teve por objetivo aprimorar os processos organizacionais e prosseguir com avanços para a modernização da instituição.

O novo regimento interno da ANAC contemplou alterações nas estruturas organizacionais de duas superintendências finalísticas, responsáveis pelas áreas de aeronavegabilidade e operações de aeronaves e licenças de pessoal da aviação civil, que passaram a refletir os principais processos desempenhados em cada uma delas. Com a diminuição de instâncias hierár-

quicas dentro das superintendências, as equipes técnicas receberam maior autonomia e o processo decisório foi facilitado. Também foram fortalecidas estruturas nas áreas de comunicação social e de planejamento institucional.

Outro destaque no novo regimento interno foi a institucionalização do Escritório de Projetos da ANAC. Seguindo os preceitos do novo modelo de gestão instituído pelo PFI, essa unidade passou a ser responsável pelo acompanhamento dos projetos prioritários definidos em consonância com as diretrizes da Diretoria Colegiada e pela definição da metodologia de gerenciamento dos mesmos.

Projetos prioritários da ANAC em 2013

- Elaboração da Agenda Regulatória da ANAC (publicada em 30/10/2013);
- Implantação do PSOE-ANAC nas atividades da Agência;
- Gestão da Fiscalização;
- Elaboração da Metodologia de Produção das Normas Finalísticas;
- Planejamento e racionalização da atuação da ANAC em Organismos Internacionais de Aviação Civil;
- Melhoria no Atendimento aos Usuários de Serviços Regulados;
- Elaboração do Plano de Contingência para eventos críticos;
- Monitoramento da Prestação de Serviço de Transporte Aéreo de Passageiros e de Cargas;
- Otimização e Melhoria da Qualidade do Processo de Certificação de Pessoal da aviação civil;
- Planejamento e racionalização da atuação da ANAC sobre temas de meio ambiente; e
- Gestão da Exploração Aeroportuária.

Saiba mais:

Confira o novo Regimento Interno da ANAC:

<http://www2.anac.gov.br/legislacao/RegimentoInternoNovo.pdf>

CAPACITAÇÃO

A ANAC tem como objetivos a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. Tais atividades dependem da participação de diversos profissionais, envolvidos em diferentes áreas. São pilotos, comissários de voo, mecânicos, despachantes, instrutores e profissionais de segurança, além daqueles que integram o quadro de colaboradores da ANAC.

Atuar de forma direta junto aos públicos interno e externo de maneira a garantir que essas pessoas sejam capacitadas e atuem da melhor forma possível é uma das atribuições da Agência, que é realizada por meio de eventos de capacitação para o público interno (servidores e colaboradores) e público externo.

Capacitação dos colaboradores da ANAC

Em 2013, foram capacitados 1.177 servidores, dos quais 754 servidores (64% dos capacitados) participaram de mais de um evento de capacitação e 423 servidores (36% dos capacitados) participaram de um evento de capacitação.

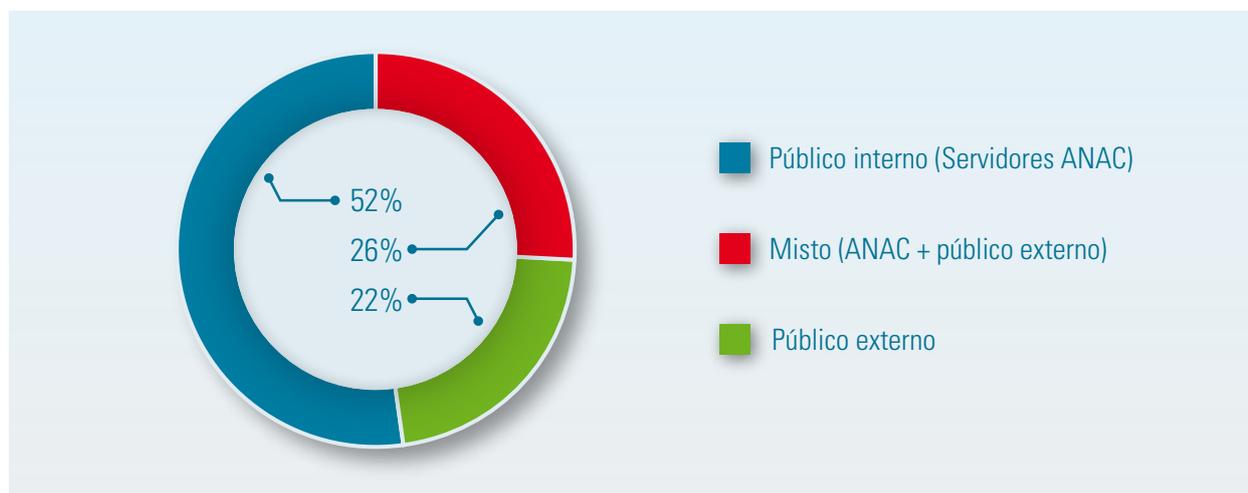
Foram realizados 343 eventos em diferentes áreas do conhecimento, totalizando 12.690 horas/aula de capacitação em Auditoria, Licitações e Contratos, Comunicação, Gestão de Pessoas, Contabilidade, Educação, Engenharia, Qualidade, Aviação Civil, Desenvolvimento Gerencial, Direito aeronáutico, Direito Regulatório, Projeto de Aeronaves, Fabricação de

Aeronaves, Gestão de Infraestrutura Aeroportuária, Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária, Segurança Operacional, Qualidade Regulatória e Formação Geral.

Eventos de capacitação promovidos pela ANAC

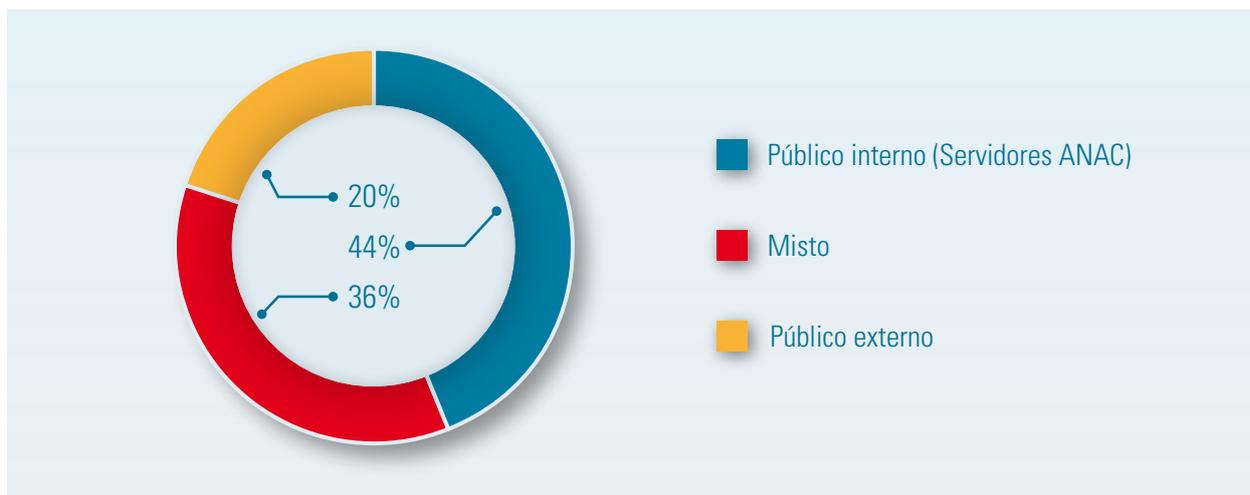
Foram promovidos diversos cursos, treinamentos, palestras e seminários sobre temas relacionados à aviação civil, realizados em diversas localidades do País. Foram promovidos pela ANAC 189 eventos de capacitação, totalizando 4.201 certificados emitidos em um total de 3.724 horas/aula, sendo mais do que 50% dos certificados voltados ao público externo. O conteúdo abordado nesses eventos é continuamente revisto e atualizado, de modo a garantir que os profissionais da aviação civil (público interno e externo) tenham acesso ao que há de mais desenvolvido no mundo. É desse núcleo de estudos da aviação civil que saem, anualmente, muitos profissionais qualificados.

Eventos promovidos por tipo de público



Fonte: Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) da ANAC em 31/12/2013.

Horas-aula oferecidas



Fonte: Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) da ANAC em 31/12/2013.

CONTROLE

A Auditoria Interna da ANAC atua na avaliação da eficácia dos controles internos implantados pelos gestores da Agência. Trata-se de uma atividade independente e objetiva de avaliação (*assurance*) e de consultoria, desenhada para adicionar valor e melhorar as operações da Agência. O Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna (PAINT) e o Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna (RAINT) da ANAC seguem o previsto na Instrução Normativa nº 01 de 2007 da Controladoria-Geral da União (CGU).

No ano de 2013 foram realizados 11 trabalhos de auditoria, que produziram 60 recomendações que deverão ser tratadas pelas diversas áreas da Agência. As recomendações são monitoradas pela Auditoria Interna, que acompanha o andamento das providências e o cumprimento dos prazos acordados.

A ANAC também responde as informações requeridas pelos órgãos externos de controle. No ano de 2013, foram recebidas 30

demandas do Tribunal de Contas da União (TCU) e 22 da Secretaria de Controle Interno da Presidência da República (CISSET/PR), como discriminado no quadro a seguir, tendo sido todas atendidas no prazo.

TCU	Demandas
Auditoria	1
Diligências	10
Comunicações	15
Pedidos de Informações/ Requisições	4
CISSET/PR	Demandas
Auditoria	1
Diligências	2
Comunicações	8
Pedidos de Informações/ Requisições	11

Fonte: Auditoria Interna da ANAC em 31/12/2013.

CONCURSO PÚBLICO: CURSO DE FORMAÇÃO E POSSE DE NOVOS SERVIDORES

Em 2012, foi concedida a autorização do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) para concurso público da ANAC com provimento de 170 (cento e setenta) vagas distribuídas entre os cargos de Especialista em Regulação de Aviação Civil, Analista Administrativo, Técnico em Regulação de Aviação Civil e Técnico Administrativo.

Após a homologação do concurso, o MPOG, por meio da Portaria nº 185 de 22 de maio de 2013, autorizou a nomeação dos servidores aprovados. Diante disso, ainda em 2013 ocorreram seis chamadas para nomeação e a entrada em exercício de 166 novos servidores nas unidades de Brasília (DF), Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP).

Em março de 2013 os especialistas em regulação da aviação civil aprovados no concurso iniciaram o curso de formação. Os analistas administrativos, técnicos em regulação de aviação civil e técnicos administrativos ingressaram em junho/2013, mês da posse coletiva de todos os servidores desse concurso.

Segue abaixo a distribuição dos servidores efetivos que entraram na Agência em 2013:

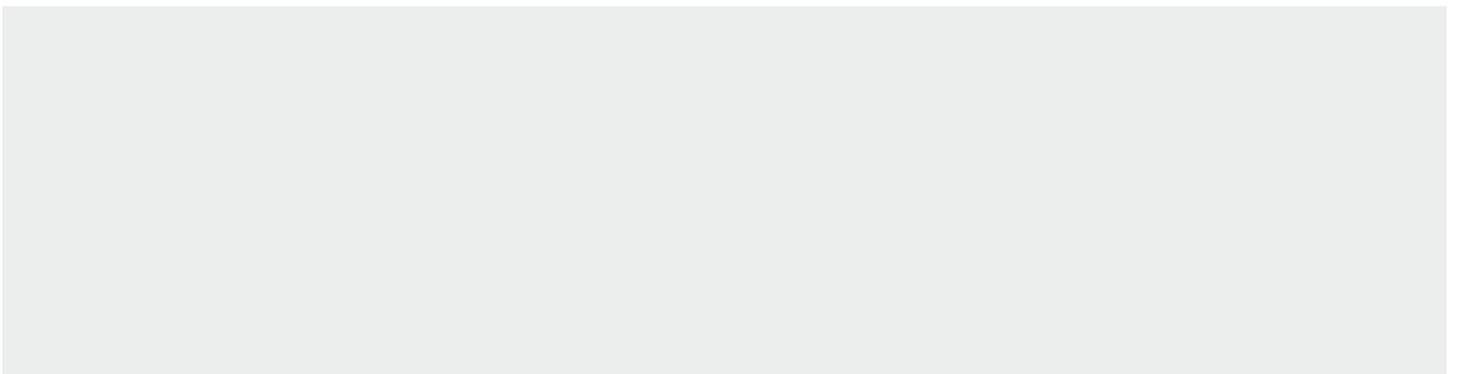
Chamada	Exercícios		
	DF	RJ	SP
1ª	121	11	11
2ª	11	2	2
3ª	1	0	0
4ª	1	0	0
5ª	3	0	0
6ª	3	0	0
Total	140	13	13
Total Geral: 166			

Fonte: Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) da ANAC em 31/12/2013.

Ainda em junho de 2013, a ANAC solicitou à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) e ao MPOG a autorização para provimento de mais 50% das vagas previstas inicialmente no edital de abertura do certame.



RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE





Acervo ANAC

3. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE

Além das atividades de regulação, fiscalização e normatização desempenhadas pela ANAC, o relacionamento com a sociedade é visto como importante instrumento de transparência e melhoria dos processos da Agência. Entre as ações realizadas, destacam-se audiências públicas, eventos que proporcionam o debate de projetos e de normativos da Agência

com os principais públicos relacionados à matéria, os debates com o Poder Legislativo, eventos itinerantes, como a Ação Nacional de Aviação Civil, e o atendimento ao público, onde há o recebimento de denúncias, críticas, elogios e sugestões da sociedade sobre o setor aéreo e os serviços prestados pela Agência.

REGULAMENTOS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA ATÉ O ENCERRAMENTO DE 2013

Audiência Pública	Assunto	Área
Nº 01/2013	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 164, intitulado "Gerenciamento do Risco da Fauna nos Aeródromos Públicos Brasileiros".	Infraestrutura Aeroportuária
Nº 02/2013 Presencial	Proposta de edição de Resolução que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – <i>slots</i> – e dispõe sobre os aeroportos de interesse.	Regulação Econômica
Nº 03/2013 Presencial	Proposta de edição de Resolução que dispõe sobre as condições gerais de transporte aplicáveis ao transporte aéreo doméstico e internacional de bagagem	Regulação Econômica
Nº 04/2013	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável ao sistema de controle eletrônico de voo com relação à estabilidade lateral direcional e longitudinal, bem como a alerta de baixa energia.	Aeronavegabilidade
Nº 05/2013 Presencial (RJ e MG)	Processo de desestatização - referente à concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ) e Tancredo Neves – Confins (MG)	Regulação Econômica e Infraestrutura Aeroportuária
Nº 06/2013	Proposta de Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135) - exigência de TransponderMode S.	Aeronavegabilidade

Audiência Pública	Assunto	Área
Nº 07/2013	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável à recuperação de manobra por um sistema automático de voo com uma instalação de um sistema protetor de alta velocidade incorporado nas leis de controle de voo.	Aeronavegabilidade
Nº 08/2013	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável à película hidrofóbica a ser utilizada no lugar de limpadores de para-brisas.	Aeronavegabilidade
Nº 09/2013	Edição de Resolução que regulamenta a aplicação da convenção da Cidade do Cabo e seu protocolo relativo a questões específicas ao equipamento aeronáutico.	Aeronavegabilidade
Nº 10/2013	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável ao uso do sistema ATTCS (Sistema Automático de Controle de Tração de Decolagem) para arremetida.	Aeronavegabilidade
Nº 11/2013	Proposta de Resolução para estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-145 aplicável à película hidrofóbica a ser utilizada no lugar de limpadores de para-brisas.	Aeronavegabilidade
Nº 12/2013	Estabelecimento de duas condições especiais a serem incorporadas à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550 – Múltiplos modos de operação do sistema de controle de voo; Notificação sobre a posição das superfícies de controle.	Aeronavegabilidade
Nº 13/2013	Proposta de estabelecimento de duas Condições Especiais a serem incorporadas à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550: aplicável aos comandos de voo do tipo manche lateral (<i>side stick</i>); e aplicável às forças limite aplicadas pelo piloto ao manche lateral para o controle longitudinal (arfagem) e o controle lateral (rolamento).	Aeronavegabilidade
Nº 14/2013	Estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550 – Interação entre sistemas e estruturas.	Aeronavegabilidade
Nº 15/2013	Estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550 – Sistema de geração e distribuição de energia elétrica.	Aeronavegabilidade
Nº 16/2013	Proposta de concessão de isenção parcial para o avião Embraer EMB-550, aplicável à proteção da parte estrutural dos tanques de combustível contra fontes de ignição causadas por descargas atmosféricas.	Aeronavegabilidade
Nº 17/2013	Pedido de concessão de isenção a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável a portas interiores entre compartimentos da cabine de passageiros.	Aeronavegabilidade

Audiência Pública	Assunto	Área
Nº 18/2013	Pedido de concessão de isenção a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável à definição de uma condição de aterrissagem com carregamento de arfagem que considere os efeitos do sistema de frenagem automático.	Aeronavegabilidade
Nº 19/2013	Estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável ao modo de aproximação íngreme (SAM - <i>Steep Approach Mode</i>).	Aeronavegabilidade
Nº 20/2013	Proposta de concessão de isenção a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável à instalação de um único placar “Não Fume”, de forma conspícua dentro da cabine, nas imediações da porta de entrada principal da aeronave, aproximadamente ao nível dos olhos de todas as pessoas que entram na cabine.	Aeronavegabilidade
Nº 21/2013	Proposta de edição das Emendas nº 135 e 136 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25 (RBAC nº 25).	Aeronavegabilidade
Nº 22/2013	Estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável à detecção de fumaça nos compartimentos eletroeletrônicos e às proteções contra penetração de fumaça oriunda desses compartimentos.	Aeronavegabilidade
Nº 23/2013	Pedido de isenção permanente de cumprimento dos requisitos de que tratam o parágrafo 61.3(a) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61) e os parágrafos 91.5(a)(3) e 91.105(a)(1) do Regulamento Brasileiro da Homologação Aeronáutica nº 91 (RBHA nº 91).	Padrões Operacionais

Ao término do período de audiência pública, a Agência publica o Relatório de Análise de Contribuições, com a resposta a cada contribuição encaminhada pela sociedade e por interessados em geral. Após a publicação desse relatório, a área técnica responsável submete a versão final da norma para a deliberação da Diretoria Colegiada.

Confira as audiências públicas “encerradas” e “em andamento” na ANAC em:

<http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>.

ATENDIMENTO AO USUÁRIO

Fale com a ANAC

O Fale com a ANAC recebe denúncias ou reclamações sobre entes regulados ou fiscalizados pela ANAC por meio de Atendimento Eletrônico no Portal da Agência ou pelo telefone 0800-7254445. Esses canais também servem para tirar dúvidas e encaminhar reclamações,

denúncias, sugestões, críticas ou elogios relacionados aos serviços prestados pela própria ANAC e sobre o Portal da Agência.

As manifestações contribuem para que a ANAC promova a segurança e a excelência do sistema de aviação civil brasileiro.

Manifestações de usuários registradas no Fale com a ANAC em 2013

Manifestações recebidas	
Manifestações sobre os serviços da ANAC	40603
Demais manifestações	35421
Manifestações sobre voos nacionais	9698
Manifestações sobre voos internacionais	2857
Total	88.579

Manifestações sobre voos - Totais por companhia	
TAM	4154
Gol	3314
Azul	2072
Demais companhias	1555
Avianca	975
Passaredo	368
Trip	98
Webjet	19
Total	12.555

Manifestações sobre voos - Assuntos mais recorrentes	
Atendimento	3489
Bagagem	3004
Bilhete Aéreo	2061
Cancelamento de voo	1535
Atraso de voo	1230
Demais assuntos	977
Preterição de embarque	259
Total	12.555

Fonte: Sistema Focus – ANAC em 31/12/2013.

Ouvidoria

A Ouvidoria da ANAC recebeu um total de 5477 manifestações, dos quais 93% dos atendimentos foram concluídos ainda durante o ano de 2013. Em comparação com 2012, houve uma redução de 23% no total de manifestações registradas, refletindo parcialmente a melhoria dos serviços prestados pela Agência.

Lei de acesso à informação

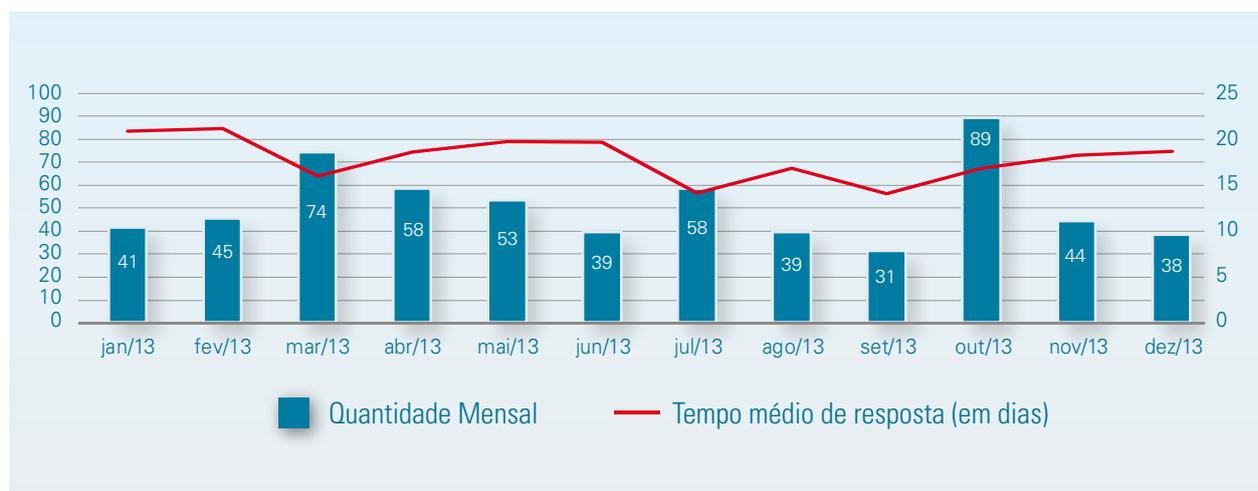
A Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), sancionada em novembro de 2011 e em vigor desde 16 de maio de 2012, visa regulamentar o direito constitucional de acesso às informações públicas. Por isso, representa um marco na cultura de transparência no País.

Nela estão previstos prazos e procedimentos para o fornecimento de informações ao cidadão aplicáveis aos três poderes da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Os detalhes sobre a execução da Lei no Poder Executivo Federal — tais como procedimentos, recursos e classificação de informações sob restrição de acesso — encontram-se no Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012. No âmbito da ANAC, os procedimentos para o atendimento dessas demandas estão dispostos na Instrução Normativa nº 70, de 30 de abril de 2013.

Em 2013 foram recebidas 609 solicitações de informação por meio do canal de atendimento da LAI. O prazo médio de resposta foi de 17,7 dias, menor que os 20 dias previstos na lei.

Lei de Acesso à Informação (atendimentos em 2013)



Quantidade Anual: 609 pedidos	Prorrogações ao ano		Recursos interpostos no ano	
Tempo médio de resposta	Quantidade	% dos pedidos	1ª instância	2ª instância
17,70 dias	51	8,37%	53 (8,7%)	11 (1,8%)

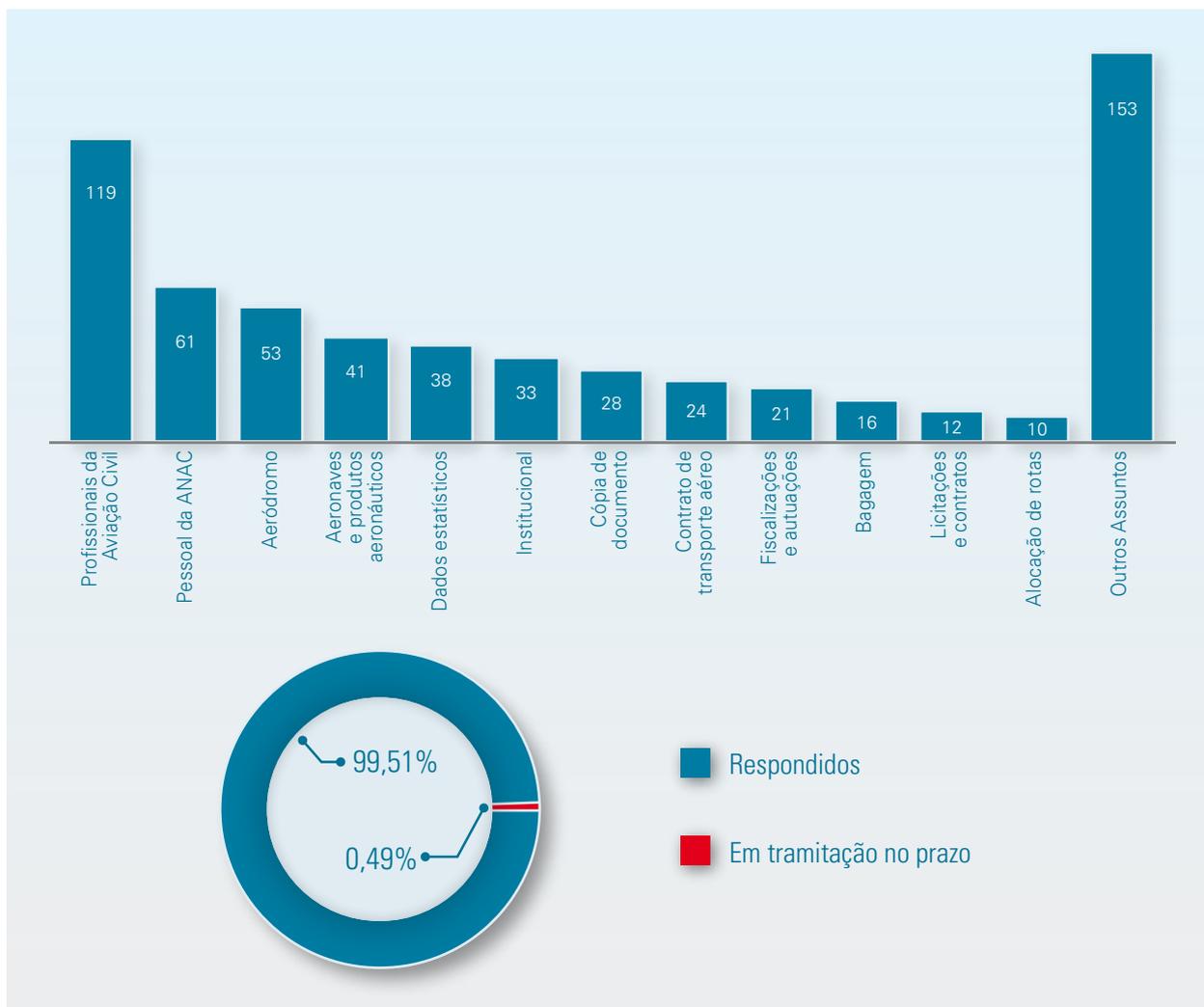
Fonte: Superintendência de Administração e Finanças (SAF) da ANAC em 31/12/2013.

Encaminhamentos de demandas LAI* aos setores da ANAC



*Demandas recebidas pelo E-SIC são encaminhadas aos setores da ANAC através do sistema FOCUS.
 Fonte: Superintendência de Administração e Finanças (SAF) da ANAC em 31/12/2013.

Assuntos demandados e situação dos pedidos de acesso à informação



Fonte: Superintendência de Administração e Finanças (SAF) da ANAC em 31/12/2013.

Agenda Regulatória da ANAC

Em 30 de outubro de 2013, foi publicada pela ANAC a Portaria nº 2852, que instituiu a primeira Agenda Regulatória da ANAC, a vigorar em 2014, na qual constam 28 temas. Devido a sua importância e no intuito de ratificar o compromisso da Agência em seus objetivos, o cumprimento da Agenda foi elencado como uma das metas globais para o exercício de 2014.

Veja aqui os 28 temas prioritários definidos na Agenda Regulatória da ANAC:

Área - INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Tema - Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil - PNIIVSEC

Elaboração - 1º Trim./2014
Audiência Pública - 3º Trim./2014
Publicação - 2015

O PNIIVSEC estabelece os objetivos, a política de instrução e as responsabilidades para elaboração, atualização e aplicação dos PNIIVSEC de organizações e entidades envolvidas. O PNIIVSEC em vigor foi aprovado em 2008. A proposta é revisar este programa e publicá-lo na forma do RBAC 110.

Tema - Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicável aos operadores aeroportuários

Elaboração - 2º Trim./2014
Audiência Pública - 4º Trim./2014
Publicação - 2015

A regulamentação de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita da ANAC aplicável aos aeroportos está, em sua maioria, disposta em diversas Instruções de Aviação Civil aprovadas pelo extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), do Ministério da Defesa. A proposta da Agenda Regulatória trata da edição de um novo regulamento da ANAC com a revisão dos requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita em aeródromos presentes nas instruções citadas na antiga norma.

Tema - Projeto de aeródromos

Elaboração - 3º Trim./2014
Audiência Pública - 2015
Publicação - 2015

Revisão das características físicas exigidas para a construção de aeródromo previstas no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 154 – projetos de aeródromos e na Emenda nº 01 de 2012.

Tema - Requisitos mínimos para aeródromos públicos de pequeno porte

Elaboração - 1º Trim./2014
Audiência Pública - 3º Trim./2014
Publicação - 2015

Revisão da aplicabilidade de requisitos de segurança operacional e de segurança contra atos de interferência ilícita para aeródromos de pequeno porte.

Tema - Certificação Operacional de Aeródromos

Elaboração - 2º Trim./2014
Audiência Pública - 4º Trim./2014
Publicação - 2015

Revisão das regras relacionadas à certificação operacional de aeródromos – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 139.

Área - REGULAÇÃO ECONÔMICA

Tema - Revisão das condições gerais de transporte

Elaboração - 3º Trim./2014	Trata-se da revisão das condições gerais de transporte – remarcação, cancelamento e reembolso – com a consolidação das Resoluções nº 138, 139, 141, 218 e da resolução de bagagem (ainda não editada). As condições gerais de transporte estabelecem condições mínimas que devem integrar o contrato de transporte, visando proteger o passageiro, padronizando determinadas práticas, assegurando direitos mínimos e garantindo a correta compreensão dos usuários acerca dos serviços oferecidos pelas empresas aéreas. Juntamente com a revisão dos temas restantes que integram as condições gerais de transporte, pretende-se proceder a uma consolidação de todos os normativos já editados relativos às condições gerais de transporte.
Audiência Pública - 4º Trim./2014	
Publicação - 2015	

Tema - Monitoramento dos serviços de transporte aéreo

Elaboração - 3º Trim./2014	Monitoramento da prestação dos serviços de transporte aéreo.
Audiência Pública - 4º Trim./2014	
Publicação - 2015	

Tema - Atualização normativa para o processo de outorga para a prestação de serviços aéreos públicos

Elaboração - 1º Trim./2014	Atualização normativa para o processo de outorga para a prestação de serviços aéreos públicos pela ANAC.
Audiência Pública - 2º Trim./2014	
Publicação - 3º Trim./2014	

Tema - Revisão da regulamentação que trata da apresentação de demonstrações contábeis das empresas aéreas brasileiras à ANAC

Elaboração - 1º Trim./2014	O tema envolve a atualização e a padronização da estrutura e dos procedimentos de apresentação das demonstrações contábeis das empresas aéreas brasileiras à ANAC.
Audiência Pública - 2º Trim./2014	
Publicação - 3º Trim./2014	

Tema - Regulamentação de aspectos dos contratos de concessão

Elaboração - 1º Trim./2014	Os contratos de concessão dos aeroportos dispõem sobre as regras, obrigações e deveres do Poder Concedente e da concessionária. Contudo, alguns aspectos do contrato permaneceram pendentes de regulamentação por parte da Agência. Este tema aborda assim a regulamentação dos elementos de dois importantes aspectos do contrato de concessão, voltados para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a avaliação dos indicadores de qualidade dos serviços dos aeroportos concedidos.
Audiência Pública - 2º Trim./2014	
Publicação - 3º Trim./2014	

Tema - Aspectos relativos ao regime tarifário de exploração da infraestrutura aeroportuária

Elaboração - 2º Trim./2014

Audiência Pública - 3º Trim./2014

Publicação - 4º Trim./2014

Normatização de diversos aspectos relativos ao regime tarifário aplicado à infraestrutura, cuja regulamentação é de competência desta Agência. São exemplos: revisão do modelo de regulação tarifária aplicado aos aeroportos públicos tarifadores e revisão dos atos normativos de cobrança e arrecadação de tarifas aeroportuárias, consolidando as normas a respeito da cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias realizadas pelo Sistema Único de Arrecadação Tarifária - SUCOTAP, administrado atualmente pela Infraero. Junto a isso, pretende-se realizar estudos acerca das facilidades mínimas para caracterização de um aeroporto e que possibilitem o recebimento de voos comerciais, da Lei nº 6.009/73 e do Decreto nº 89.121/83 - discussão de políticas públicas com a SAC/PR.

Área - AERONAVEGABILIDADE

Tema - Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo

Elaboração - 2º Trim./2014

Audiência Pública - 4º Trim./2014

Publicação - 4º Trim./2014

Revisão de requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo.

Tema - Enquadramento de aeronaves pequenas mais pesadas/complexas que as Aeronaves Leve Esportivas (ALE)

Elaboração - 1º Trim./2014

Audiência Pública - 3º Trim./2014

Publicação - 4º Trim./2014

Reavaliação do enquadramento de aeronaves de pequeno porte que ultrapassam as características da categoria leve esportiva e que hoje estão sendo produzidas em série por fábricas e entregues prontas por meio de uma isenção ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 21.191.

Tema - Certificação baseada em performance para organizações de projeto de aeronaves

Elaboração - 4º Trim./2014

Audiência Pública - 2015

Publicação - 2015

Estudo sobre os requisitos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional - SGSO previstos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para fabricantes proprietários de projetos de aeronaves.

Tema - Atualização de requisitos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 21 relacionados ao assunto Certificação de Organização de Produção

Elaboração - 3º Trim./2014

Audiência Pública - 4º Trim./2014

Publicação - 2015

Atualização de requisitos do RBAC 21 (subpartes F, G, K e O) relacionados com a certificação de organização de produção, para inclusão de requisitos específicos.

Área - SEGURANÇA OPERACIONAL

Tema - Revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 - licenças, habilitações e certificações para pilotos

Elaboração - Já realizada
Audiência Pública - 1º Trim./2014
Publicação - 2º Trim./2014

O RBAC 61 foi editado em 2012 e desde então foram recebidas contribuições para ajustes em seu conteúdo.

Tema - Estabelecimento de requisitos brasileiros para certificação e vigilância continuada de simuladores de voo

Elaboração - 2º Trim./2014
Audiência Pública - 3º Trim./2014
Publicação - 4º Trim./2014

Definir requisitos operacionais para certificação e vigilância continuada de simuladores de voo, que servem para capacitação e qualificação de pilotos, como preconizado no RBAC 61.

Tema - Elaboração de requisitos e procedimentos para realização de Avaliação Operacional - AVOP de aeronaves

Elaboração - 3º Trim./2014
Audiência Pública - 4º Trim./2014
Publicação - 2015

Definição de requisitos e procedimentos para execução de AVOP de aeronaves. A AVOP de aeronaves é etapa fundamental para definição do tipo de habilitação que será requerido ao piloto, assim como para avaliar e aprovar os planos de treinamento das aeronaves. A avaliação desse treinamento é uma atividade cara, que demanda tempo e pessoal, além de recursos do fabricante. Ainda não existem regulamentos que forneçam sustentação à atividade.

Tema - Revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 91

Elaboração - Já realizado
Audiência Pública - 1º Trim./2014
Publicação - 3º Trim./2014

Revisão de requisitos constantes do RBAC 91, que trata de aviação geral.

Tema - Aprovação de novas tecnologias, tais como: - *Electronic Flight Bags*; - *Head-up display* - *HUD*; - *Enhanced Vision System* - *EVS*

Elaboração - 2º Trim./2014
Audiência Pública - Não aplicável
Publicação - 3º Trim./2014

Desenvolvimento e forma de cumprimento de requisitos para a implementação de novas tecnologias em aeronaves para uso por parte da tripulação.

Tema - Revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 135 - táxi-aéreo

Elaboração - 1º Trim./2014
Audiência Pública - 2º Trim./2014
Publicação - 3º Trim./2014

Revisão de requisitos constantes do RBAC 135, que trata da prestação do serviço de táxi-aéreo.

Tema - Revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 121 - empresa aérea regular

Elaboração - Já realizado
Audiência Pública - Já realizado
Publicação - 1º Trim./2014

Revisão de requisitos constantes do RBAC 121 que trata de empresas aéreas regulares.

Tema - Edição do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 125 - certificação de grandes operadores particulares

Elaboração - Já realizado
Audiência Pública - Já realizado
Publicação - 3º Trim./2014

Definição de requisitos para certificação de grandes operadores particulares.

Tema - Elaboração do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 90 – aviação pública (segurança pública)

Elaboração - 2º Trim./2014 Elaboração de regulamento que estabeleça as regras relacionadas
Audiência Pública - 4º Trim./2014 à aviação de segurança pública.
Publicação - 2015

Tema - Revisão do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSEO/ANAC

Elaboração - 2º Trim./2014 O PSEO-ANAC é um documento que traz uma série de atividades,
Audiência Pública - 3º Trim./2014 conceitos e diretrizes que devem ser incorporados ao cotidiano
Publicação - 2015 da Agência para uma abordagem proativa de gerenciamento da
segurança operacional.

Área - SEGURANÇA OPERACIONAL E AERONAVEGABILIDADE

Tema - Regulamentação acerca da certificação e vigilância continuada de operadores de Veículo Aéreo Não Tripulado - VANT

Elaboração - 2º Trim./2014 Definição de requisitos para certificação e vigilância continuada de
Audiência Pública - 4º Trim./2014 operadores de VANT.
Publicação - 2015

Área - REGULAÇÃO ECONÔMICA DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Tema - Qualidade de serviço na infraestrutura aeroportuária

Elaboração - 2º Trim./2014 Adoção de medidas que promovam a melhoria de qualidade de
Audiência Pública - 4º Trim./2014 serviço aeroportuário, conforme a qualificação do aeroporto e
Publicação - 2015 forma de exploração (concessão, autorização ou delegação).

Área - GERÊNCIA GERAL DE AÇÃO FISCAL

Tema - Revisão das sanções administrativas aplicáveis pela infração a regulamentos e atualização/complementação da tabela de multas da Resolução nº 25

Elaboração - 2º Trim./2014 Revisão dos normativos que tratam da apuração de infrações e
Audiência Pública - 4º Trim./2014 aplicação de sanções pela ANAC.
Publicação - 2015

A Agenda Regulatória é um documento que indica formalmente os temas que demandarão uma atuação prioritária no processo de normatização da ANAC. Externamente, propicia transparência, segurança jurídica e previsibilidade da atuação regulatória; e, internamente, é um instrumento de planejamento, gerando maior eficiência da atividade normativa.

Um importante marco na elaboração da Agenda foi a realização, em setembro

de 2013, do evento denominado “Agenda Regulatória ANAC 2014 - Sessão Pública para Contribuições da Sociedade”, no qual a ANAC apresentou à sociedade os temas pré-selecionados pela Agência como candidatos a constarem da Agenda Regulatória de 2014 para recebimento de contribuições, tanto de novos temas quanto de aperfeiçoamento dos apresentados, críticas e sugestões.

A ANAC E O PODER LEGISLATIVO

Em 2013, as Casas Legislativas do Congresso Nacional apresentaram as seguintes proposições com temas afetos à Agência: 24 novos Projetos, 27 Requerimentos de Informação, 15 Indicações e 70 Requerimentos de Audiência Pública. Foram temas recorrentes: concessões aeroportuárias; situação da aviação na região amazônica; preço das passagens aéreas; situação da infraestrutura aeroportuária brasileira e direitos dos usuários do transporte aéreo.

Além disso, cerca de 400 pleitos (solicitações em geral) de parlamentares foram recebidos pela ANAC. As solicitações mais frequentes foram relacionadas a vistorias de aeronaves; habilitações de pilotos; homologação e reabertura de aeroportos; criação e cancelamento de rotas aéreas e atrasos e cancelamentos de voos.

Reuniões na ANAC

A Agência realizou mais de 80 reuniões com parlamentares para tratar pessoalmente de diversos assuntos: homologação e construção de aeródromos e aeroclubes; situação das empresas de táxi-aéreo; habilitação e formação de pilotos e redução da oferta de voos em rotas com baixa densidade de tráfego.

Audiências Públicas

Ao longo de 2013, foram apresentados 70 requerimentos para realização de audiências públicas. Foram efetivamente realizadas 20 audiências para debater a aviação civil no País e dessas, 14 contaram com a participação de representantes da Agência.

Subcomissões

Em 2013, foi criada uma Subcomissão na Câmara dos Deputados e encerradas as atividades de uma Subcomissão do Senado Federal, criada em 2012.

A Subcomissão Especial de Aviação Civil da Câmara dos Deputados, ligada à Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, foi criada em abril de 2013 e teve seu relatório final aprovado em 11/12/2013. A subcomissão analisou especificamente a situação da aviação na região amazônica e propôs oferecer projeto de lei para que seja concedida à ANAC a opção de editar regulação específica para os serviços de transporte aéreo e de infraestrutura aeroportuária na região. O relatório sugere ainda a imediata inclusão na pauta do Congresso de proposta de lei que aumente os investimentos de capital estrangeiro nas companhias aéreas nacionais.

A Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil no Senado Federal, vinculada à Comissão de Infraestrutura, encerrou suas atividades em março de 2013. Um novo planejamento para o setor de aviação civil faz parte das recomendações do Relatório Final.

Projetos de Lei

Cerca de 90 projetos de interesse da Agência e do setor de aviação civil passaram pelas casas do Congresso Nacional em 2013. Os principais temas foram: a ampliação do capital estrangeiro no setor aéreo; os direitos e deveres dos usuários de transporte aéreo; a configuração interna das aeronaves e reserva de assentos; os descontos e gratuidade do transporte aéreo para passageiros idosos ou com necessidades especiais; as restrições ao regime de liberdade tarifária e as regras de acessibilidade no transporte aéreo de passageiros.

Matérias aprovadas

Prestação de contas

Projeto de Resolução do Senado nº 10/2013 que altera o regimento interno da Casa e estabelece regras para que dirigentes máximos das agências reguladoras compareçam anualmente ao Senado para prestar contas de sua gestão. Norma jurídica gerada: RSF nº 4, de 2013.

Recursos do FNAC

Projeto de Lei de Conversão nº 10/2013 que prevê que os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) serão usados na reforma e modernização dos aeroportos regionais do País. Norma jurídica gerada: Lei nº 12.833/2013.

Uso do SCE em compras de aeronaves brasileiras

Projeto de Lei de Conversão nº 13/2013 que permite o uso do Seguro de Crédito à Exportação (SCE) em compras de aeronaves brasileiras mesmo quando a empresa aérea não for a devedora direta da operação de financiamento. Norma jurídica gerada: Lei nº 12.837/2013.

Segurança de aviação civil entre Brasil e União Europeia

Projeto de Decreto Legislativo de Acordos, Tratados ou atos internacionais nº 872/2013, que aprova o texto do Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010. Norma jurídica gerada: Decreto Legislativo nº 326/2013.

Aeronaves a serviço de entidades da Administração Indireta

Projeto de Lei do Senado nº 303/2009, que altera a redação do § 4º do art. 107 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) para revogar a equiparação com as aeronaves privadas das aeronaves a serviço de entidades da Administração Indireta Federal, Estadual ou Municipal. Norma jurídica gerada: Lei nº 12.887/2013.

CONSELHO CONSULTIVO

O Conselho Consultivo é um órgão de assessoramento da Diretoria Colegiada da ANAC que conta com a participação institucional da comunidade de aviação civil. Tem por finalidade assessorar a Agência na implementação da política de aviação e dos planos, programas, projetos e atividades dela derivados. A composição do Conselho Consultivo inclui organizações representativas dos usuários de serviços aéreos, da aviação geral, de aeroclubes e aerodesporto, das empresas de serviço de transporte aéreo, de serviços aéreos especializados, dos exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária, da indústria aeronáutica e de manutenção aeronáutica, dos trabalhadores da aviação civil, das empresas prestadoras de serviços auxiliares e das instituições de formação de pessoal da aviação civil.

Em 2013, foram realizadas quatro reuniões do Conselho Consultivo, com os seguintes representantes:

Segmento	Titular	Suplente
Comando da Aeronáutica	Juniti Saito	
Empresas de serviços de transporte aéreo	Eduardo Sanovicz	Victor Rafael Rezende Celestino
	Robson Bertolossi	Norberto Maria Jochmann
	Fernando Alberto dos Santos	Milton Arantes Costa
Empresas de serviços aéreos especializados	Nelson Antônio Paim	Júlio Augusto Kampf
	Dadino de Oliveira Filho	Moacir Fischmann
Usuários de serviços aéreos	Antônio Cláudio Magnavita	Nilton Cláudio Belsarena
	Antônio João Monteiro de Azevedo	Eraldo Palmerini
	Miguel Fernandes da Silva	Waldir Cardoso
Exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária	Pedro Gilson Azambuja	Murilo Siqueira Junqueira
	João Márcio Jordão	Luiz Kazumi Miyada
Aviação geral, aeroclubes e aero desporto	Ricardo Nogueira da Silva	Flávio Oliva
	Humberto Gimenes Branco	Leonel Brites
Indústria aeronáutica e de manutenção aeronáutica	Walter Bartels	Hermano Paes Vianna
	Renato Rafael	Joaquim das Neves Pinhão
Trabalhadores do setor	Selma Balbino	Marcelo Andrade Silva Schmidt
	Graziella Baggio	Francisco Luiz Xavier de Lemos
Instituições de formação e adestramento de pessoal destinado à aviação civil	Elones Fernando Ribeiro	Raul Francé Monteiro
Empresas prestadoras de serviços auxiliares	Ricardo Luiz Martins Scalise	Jorge Barouki

PRINCIPAIS EVENTOS PROMOVIDOS PELA ANAC EM 2013

Terceira edição da Ação Nacional de Aviação Civil

A Ação Nacional é uma atividade itinerante desenvolvida no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil desde 2011. A ação colabora com o objetivo da ANAC de desenvolver a aviação civil a partir de atividades ligadas à formação e capacitação de profissionais da aviação civil: pilotos, comissários, mecânicos, despachantes de voo, alunos de escolas de aviação civil, proprietários de aeronaves, representantes de empresas aéreas, oficinas, administração aeroportuária e entidades do setor. Em geral os eventos são cursos ou palestras, ministrados por técnicos e especialistas da Agência, para divulgação de boas práticas de segurança e esclarecimentos sobre normas e serviços da ANAC e legislação do setor aeronáutico.

Em 2013, foram desenvolvidos e organizados 21 eventos da Ação Nacional, com a participação e efetiva capacitação de 993 pessoas.

Entre os temas desenvolvidos nos eventos da Ação Nacional 2013 destacam-se:

- **Seminários Técnicos de Aeronavegabilidade – SAERTEC 145** (11 eventos realizados): A Ação Nacional apoiou essa iniciativa a partir de junho de 2013, viabilizando a realização de 6 desses eventos, com 282 participantes com 80% de frequência mínima. O objetivo dos seminários foi esclarecer os principais pontos relacionados às mudanças em relação aos dois principais regulamentos de manutenção aeronáutica. Considerando os eventos internos e externos, os seminários técnicos de aeronavegabilidade reuniram 660 participantes.
- **Seminário de Gerenciamento da Segurança Operacional:** Os eventos, realizados em diversas localidades, tiveram como objetivos discutir os problemas que afetam a segurança



operacional na aviação civil e apresentar recomendações e boas práticas de segurança. Participaram profissionais envolvidos com a segurança operacional de operadores aéreos, instrutores e alunos de aeroclubes e escolas de aviação civil, além de outros segmentos da comunidade aeronáutica brasileira. As palestras foram realizadas por servidores da ANAC e do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica.

- **Oficina sobre Fabricação de Aeronaves de Pequeno Porte no Brasil:** O objetivo foi atualizar os públicos relacionados ao assunto com informações relevantes (tais como dados sobre o mercado e aspectos relacionados à regulamentação e à certificação de aeronaves) e discutir perspectivas para o futuro.
- **Workshop para Regulamentação de Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS):** A realização desse evento pela ANAC foi uma oportunidade para aumentar o conhecimento sobre os interesses e as necessidades da sociedade com relação à operação de RPAS, os principais problemas enfrentados e para a obtenção de subsídios para o desenvolvimento de regulamentação sobre o tema. A Agência também divulgou à sociedade, de forma centralizada, ampla e irrestrita, as normas existentes atualmente para a operação de RPAS civis no Brasil.

- **Semana da Qualidade da Informação do Transporte Aéreo:** A Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo é uma iniciativa da ANAC que tem como público-alvo os administradores, executivos, representantes legais e, especialmente, os profissionais técnicos das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que são diretamente responsáveis pela elaboração e apresentação periódica de informações de mercado do transporte aéreo à ANAC, tais como: dados estatísticos de voo; dados de alterações de voos e cancelamentos de voos; dados de tarifas aéreas comercializadas; dados de demonstrações contábeis; e informações requeridas por organismos internacionais. O evento criou um fórum periódico de discussão especializada entre representantes da ANAC e das empresas aéreas, com o propósito de buscar a melhoria continuada da qualidade da informação de mercado do transporte aéreo, em termos de consistência, tempestividade e objetividade.

Seminário sobre certificação de aeroportos

Cerca de 200 pessoas participaram do Seminário sobre Certificação de Aeroportos, que foi realizado na sede da ANAC, em Brasília. Autoridades da aviação civil americana em processos de certificação de aeroportos apresentaram experiências bem sucedidas nos Estados Unidos, possibilitando um intercâmbio de informações sobre o assunto com técnicos brasileiros. O evento contou com a presença de representantes da ANAC, da SAC, da Infraero, das concessionárias dos aeroportos e das empresas aéreas brasileiras, além de operadores aeroportuários. O seminário é uma parceria da ANAC e da autoridade de aviação civil americana, a Federal Aviation Administration – FAA.

2º Workshop “Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional para Aeroportos”

O objetivo do evento foi discutir os indicadores de desempenho da segurança operacional, estabelecidos em um Projeto Piloto criado por meio da Portaria nº 280 e, ainda, apresentar o programa de certificação de aeroportos em 2013. Compareceram ao evento os gestores responsáveis pela segurança operacional dos aeroportos participantes do projeto piloto e do projeto de certificação 2013. Durante o evento foram apresentados os dados referentes ao 1º semestre de 2013 e os aeroportos tiveram a oportunidade de expor as dificuldades encontradas durante a coleta e sistematização dos dados.

Jornada AVSEC para centros de instrução

O evento reuniu instrutores, coordenadores técnicos e pedagogos dos Centros de Instrução em Segurança da Aviação Civil com o objetivo de alinhar a compreensão acerca de dispositivos legais relativos à instrução na área, bem como comunicar procedimentos de segurança instaurados pelas novas legislações.

Seminário sobre qualidade dos serviços aeroportuários

A ANAC realizou, em parceria com o Governo dos Estados Unidos da América (EUA), o seminário sobre qualidade de serviços aeroportuários, que contemplou temas como despacho de bagagem; inspeção de passageiros; aduana e imigração; contratos de gestão de aeroportos; padrões de serviço ao consumidor, entre outros. Realizado no âmbito da Parceria em Aviação Brasil – Estados Unidos, lançada em abril de 2012, durante visita oficial da Presidenta Dilma Rousseff aos EUA, o seminário teve como público-alvo os técnicos que atuam nos órgãos governamentais do Sistema Brasileiro de Aviação Civil, assim como operadores aeroportuários e empresas aéreas.

COMUNICAÇÃO SOCIAL

A comunicação social da ANAC tem por objetivos principais dar transparência à atuação da Agência, prestar contas à sociedade sobre os seus processos regulatórios, de fiscalização, de certificação e de normatização e ainda atender aos veículos de imprensa nacionais e internacionais sobre questões afetas ao setor e à Agência. Em 2013, foram atendidos mais de três mil pedidos de informação dos jornalistas. Além disso, há a veiculação de campanhas informativas, distribuição de peças de comunicação para os usuários do transporte aéreo e publicações institucionais, como o próprio Relatório de Atividades da Agência.

Em 2013, a ANAC publicou 119 textos à

imprensa, caracterizando um aumento de 27% em relação a 2012, com a divulgação de 94 textos informativos e posicionamentos oficiais. Foram concedidas 155 entrevistas por portavozes da Agência, com o expressivo aumento de 292% em relação ao ano anterior, com 53 entrevistas. Com o auxílio da comunicação social, também foram realizados 94 eventos institucionais, 6 eventos de comunicação interna para os servidores da Agência e 21 eventos de alcance internacional. A ANAC também foi representada em 5 feiras de aviação civil, com a presença de técnicos e diretores da Agência para palestras, apresentações e divulgações dos mais diversos assuntos.

Ações realizadas para melhoria da comunicação da Agência com os seus públicos de interesse

Oficina para jornalistas “Características do Transporte Aéreo”

As principais características do transporte aéreo, os desafios da regulação do setor e os principais direitos dos passageiros foram os temas focais apresentados pelo *Workshop*

ANAC para Jornalistas “Características do Transporte Aéreo”. Jornalistas e setoristas que cobrem com maior frequência o setor aéreo e a ANAC participaram do evento, realizado em março e abril de 2013 em Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro.



Publicação da página de consulta do serviço de táxi-aéreo

O serviço de táxi-aéreo é autorizado e fiscalizado pela ANAC, razão pela qual só pode ser prestado por empresas que cumpram uma série de requisitos que tornam esse transporte o mais seguro possível. Ao contratar um serviço de táxi-aéreo, é essencial que o usuário certifique-se de que a empresa está autorizada a prestar o serviço. Para facilitar essa consulta, a ANAC

criou um espaço em seu site para que o usuário possa verificar a regularidade da empresa e da aeronave a ser utilizada nesse transporte. A lista de empresas apresentada é atualizada semanalmente, quando são incorporadas as alterações cadastrais ocorridas ao longo da semana imediatamente anterior. O usuário também pode consultar a matrícula da aeronave.

Saiba mais em:

<http://www2.anac.gov.br/consultataxiaaereo/>.



Publicações e informativos

A ANAC distribui peças de comunicação institucional e de utilidade pública por meio dos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) presentes nos aeroportos, em eventos e demais representações institucionais. Dentre as publicações de 2013, estão o **Folder Institucional "Conheça a ANAC"** (com a descrição da estrutura da Agência e suas principais atribuições); o **Folder "Orientações aos Passageiros"** (com a definição da forma de atuação administrativa da Agência) e a atualização da Série **"Dicas ANAC"**, com informações aos passageiros sobre os seus direitos e deveres nos casos de atrasos e cancelamentos, sobre os documentos para embarque, sobre a nova norma de acessibilidade ao transporte aéreo, sobre a compra de passagem aérea e sobre as novas regras para o transporte de bagagem, após edição da nova norma.

Revista “Turma da Mônica e a segurança de voo”

Em parceria com o CENIPA e com produção do Instituto Maurício de Sousa, a ANAC lançou em 2013 a revista “Turma da Mônica e a segurança de voo”, com o intuito de concretizar entre os órgãos a parceria nas iniciativas de orientação e divulgação da segurança de voo junto à sociedade. A criação das edições temáticas de revistas da Turma da Mônica possibilita a disseminação de conteúdo de forma simplificada, com linguagem direta e bem-humorada,

permitindo assim a assimilação de conceitos complexos por crianças e adultos. Os conceitos abordados serão do âmbito da segurança de voo, tais como: emissores de *laser* verde, soltura de balões não tripulados, operações de rádio pirata, risco aviário etc. Segundo o Instituto Maurício de Sousa, com 16 páginas é possível desenvolver uma história temática e cada exemplar é lido em média por três pessoas. Com a parceria, foram produzidos 850 mil exemplares. Destes 100 mil serão distribuídos diretamente pela ANAC.



REPRESENTAÇÃO INTERNACIONAL

A aviação civil desempenha papel estratégico para o desenvolvimento econômico, principalmente nos setores de comércio internacional e turismo. Seja por meio do transporte de cargas — que viabiliza o escoamento das importações e exportações brasileiras — ou do transporte internacional de passageiros, o modal aéreo é essencial para integrar o País ao contexto internacional.

Ao longo dos anos, a ANAC vem negociando acordos com diversos países, com o objetivo de ampliar rotas e frequências internacionais. Os acordos são tratados bilaterais (ou, algumas vezes,

multilaterais), chamados de Acordos de Serviços Aéreos (ASA), que contêm todos os detalhes sobre a regulação das operações aéreas entre os países. Dados sobre número de frequências que podem ser operadas, quantidade de empresas que podem atuar no mercado, definição das localidades que podem ser atendidas em cada parte, bem como outros direitos operativos são disciplinados pelos ASAs.

Nos acordos, a ANAC busca eliminar restrições à oferta de novos serviços e combater eventuais reservas de mercado, em atendimento ao marco regulatório brasileiro para o transporte

aéreo internacional. Cada uma das negociações é precedida de estudos sobre a economia do País com o qual se pretende efetuar ou rever um acordo, de modo a possibilitar uma visão geral sobre a importância das relações do país com o Brasil. Tudo com o objetivo de criar condições operativas para a melhoria dos serviços oferecidos ao usuário e para contribuir com o desenvolvimento nacional.

Frequências Internacionais

São direitos de operação previstos em um Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA). Podem ser exclusivamente cargueiras, ou seja, permitir a operação de transporte aéreo de carga, ou mistas, permitindo a operação simultânea de transporte de passageiros e de carga. A quantidade de frequências prevista em um ASA é um dos elementos definidores da capacidade máxima de transporte permitida no Acordo.

Acordos de Serviços Aéreos

Os Acordos de Serviços Aéreos (ASA) são celebrados entre países para definir as regras de operação aérea entre eles. As negociações podem ocorrer em reuniões de consulta presenciais ou por meio de trocas de correspondência e servem tanto para a celebração de novos acordos quanto para a renegociação de cláusulas de acordos existentes.

Dando continuidade aos seus trabalhos para ampliação de rotas e frequências internacionais, a ANAC, no ano de 2013, realizou as seguintes Reuniões de Consultas:

I) Brasil/Turquia: 02 de maio, Izmir (Turquia)

Definido Acordo alinhado com o atual marco regulatório brasileiro, com liberdade tarifária, quadro de rotas aberto, aumento de 7 para 21 frequências semanais mistas ou cargueiras e direitos de tráfego acessório em todo o quadro de rotas, exceto em pontos na

Espanha, em Portugal e no Reino Unido. As provisões acordadas conferem maior liberdade operacional às empresas aéreas, permitindo, ainda, o compartilhamento de código entre empresas dos dois países, bem como com empresas de terceiros países.

II) Brasil/Filipinas: 20 e 21 de maio, Rio de Janeiro

Acordo alinhado às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil para o transporte aéreo internacional com os seguintes resultados: cláusula tarifária de país de origem, quadro de rotas aberto, capacidade livre (à exceção de operações de/para Manila, limitadas a 7 frequências semanais) e compartilhamento de códigos entre empresas das Partes. Direitos de tráfego de 5ª liberdade poderão ser exercidos em até 7 frequências em quaisquer pontos intermediários, à exceção de pontos nos Estados Unidos, onde somente poderão ser exercidos em até três frequências semanais.

III) Brasil/Aruba: 29 de maio, Oranjestad (Aruba)

Acordo de céus abertos com a abertura irrestrita do quadro de rotas, com direitos de até quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e além; a adoção da livre determinação da capacidade, da liberdade tarifária, a total flexibilização da provisão sobre código compartilhado; e a permissão à utilização de aeronaves arrendadas (*drylease*, *wetlease* e *interchange*) e quebra de bitola, que ocorre quando há operação de um dos serviços acordados por empresa designada, de modo que um trecho da rota seja operado por aeronave de capacidade diferente daquela utilizada em outro trecho conforme a legislação específica entre os países.

IV) Brasil/Iêmen: 03 de julho, Rio de Janeiro

Dentre os temas acordados com o Iêmen, destacam-se: a rubrica de um novo ASA baseado no modelo brasileiro; a abertura irrestrita do

quadro de rotas, com direitos de até quinta liberdade em pontos intermediários e além; a adoção da livre determinação da capacidade e da liberdade tarifária, a total flexibilização da provisão sobre código compartilhado e a permissão à utilização de aeronaves arrendadas (*drylease, wetlease e interchange*) e quebra de bitola, que ocorre quando há operação de um dos serviços acordados por empresa designada, de modo que um trecho da rota seja operado por aeronave de capacidade diferente daquela utilizada em outro trecho conforme a legislação específica entre os países.

V) Brasil/CEDEAO (Comunidade Econômica de países do Oeste da África): 23 de agosto, Rio de Janeiro

Nessa reunião foi acordada a inclusão de mais oito países do oeste africano, no relacionamento do Brasil, o que atende à política brasileira com relação àquele continente. A proposta de texto do Acordo apresentada pelo Brasil será submetida à aprovação do Comitê de Transporte Aéreo da CEDEAO, para poder ser então rubricado. As provisões incluídas na proposta em questão conferem ao Acordo as características próprias da política de céus abertos, alinhada com o marco regulatório brasileiro.

VI) Brasil/Cabo Verde: 05 de setembro, Rio de Janeiro

Como resultado, rubricou-se um Acordo sobre Serviços Aéreos alinhado às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil para o transporte aéreo internacional. Foi acordado um quadro de rotas aberto, com direitos de tráfego de até a 5ª liberdade do ar, capacidade livre e liberdade tarifária além da possibilidade de celebração de acordos de compartilhamento de códigos e de intercâmbio de aeronaves entre empresas das Partes e de terceiros países, garantindo ampla flexibilidade operacional às empresas e possibilitando a melhoria da conectividade e a diversificação de opções de serviço para os usuários.

VII) Brasil/Congo: 10 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Foi rubricado um Acordo com base no modelo brasileiro, contemplando a livre determinação da capacidade; liberdade tarifária; quadro de rotas amplo e aberto; código compartilhado incluindo empresas de terceiros países; flexibilidade operacional e direitos de tráfego até a 5ª liberdade, o que costuma ser reservado por alguns países africanos.

VIII) Brasil/Sudão: 10 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Foi rubricado um Acordo com base no modelo brasileiro, contemplando a livre determinação da capacidade; liberdade tarifária; quadro de rotas amplo e aberto; código compartilhado incluindo empresas de terceiros países e flexibilidade operacional. A única limitação refere-se a direitos de tráfego de 5ª liberdade, que poderão ser exercidos, sujeito a acordo entre as Partes, o que costuma ser quase que um padrão para alguns países africanos.

IX) Brasil/Tanzânia: 10 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Com a rubrica de um novo Acordo baseado no modelo brasileiro, foram estabelecidos um quadro de rotas aberto, capacidade ilimitada, flexibilidade operacional e código compartilhado amplo, incluindo empresas de terceiros países. A exemplo de outros países africanos, o exercício de 5ª liberdade poderá ser considerado pelas autoridades aeronáuticas de ambos países, caso a caso.

X) Brasil/Zâmbia: 10 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Conclusão de um Acordo flexível contemplando capacidade livre, quadro de rotas aberto, com direitos irrestritos de tráfego acessório em

5ª liberdade; regime de liberdade tarifária; flexibilidade operacional e código compartilhado amplo, incluindo empresas de terceiros países.

XI) Brasil/Costa do Marfim: 11 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Foi rubricado um novo Acordo, com base no modelo brasileiro, tendo sido acordado um quadro de rotas totalmente aberto; foi adotada a múltipla designação e a livre determinação da capacidade; liberaram-se as tarifas, foi incluída a possibilidade de código compartilhado bilateral e com empresas de terceiros países e também a flexibilidade operacional.

XII) Brasil/Mali: 11 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Acordo com base no modelo brasileiro, contemplando a livre determinação da capacidade; liberdade tarifária; quadro de rotas amplo e aberto; código compartilhado incluindo empresas de terceiros países e flexibilidade operacional. A única limitação se refere aos direitos de tráfego de 5ª liberdade, que poderão ser exercidos, sujeito a acordo entre as Partes, o que costuma ser quase que um padrão para alguns países africanos.

XIII) Brasil/Nigéria: 11 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

O aumento da capacidade acordado nessa reunião permite a operação de pelo menos uma frequência diária por Parte, tendo passado de três para 7 frequências semanais e com a abertura total do quadro de rotas e a inclusão de empresas de terceiros países na cláusula de código compartilhado.

XIV) Brasil/Saint Maarten: 11 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Foi rubricado Acordo com base no modelo brasileiro, contemplando a livre determinação da capacidade; liberdade tarifária; quadro de rotas amplo e aberto; código compartilhado incluindo empresas de terceiros países, flexibilidade operacional e direitos de tráfego até a 5ª liberdade, com a única restrição a pontos no reino dos Países Baixos, considerado como tráfego interno.

XV) Brasil/Jamaica: 12 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Rubrica de um novo texto a ser encaminhado para as formalidades de assinatura do acordo iniciado em 2010.

XVI) Brasil/Namíbia: 12 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Rubricado Acordo com base no modelo brasileiro, contemplando a livre determinação da capacidade; liberdade tarifária; quadro de rotas amplo e aberto; código compartilhado incluindo empresas de terceiros países, flexibilidade operacional e direitos de tráfego de até a 5ª liberdade, o que costuma ser reservado por alguns países africanos.

XVII) Brasil/Seychelles: 12 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Rubricado Acordo totalmente baseado no modelo brasileiro, contemplando a livre determinação da capacidade; liberdade tarifária; quadro de rotas amplo e aberto; código compartilhado incluindo empresas de terceiros países e flexibilidade operacional. A única limitação refere-se aos direitos de tráfego de 5ª liberdade, que poderão ser exercidos, sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.



XVIII) Brasil/Togo: 12 de dezembro, Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Acordo baseado integralmente no modelo adotado pelo Brasil, com: quadro de rotas totalmente aberto; livre determinação da capacidade, liberdade tarifária, direitos de tráfego de até a 5ª liberdade; flexibilidade operacional e código compartilhado com amplas possibilidades, incluindo empresas de terceiros países.



XIX) Outras Reuniões em Durban - África do Sul (ICAN 2013)

Durante a ICAN 2013, foram ainda realizadas reuniões informais com delegações do Reino Unido e Emirados Árabes Unidos, além de reuniões com Botswana, Tailândia e Trinidad e Tobago para continuar discussões sobre o texto para novo Acordo com esses países.

Foram ainda realizadas negociações por correspondência, com vistas a tratar de temas pontuais em alguns Acordos, como segue:



XX) Brasil/União Europeia

A ANAC apresentou à Comissão Europeia uma proposta para conclusão do Acordo Abrangente com aquele bloco, com foco nos seguintes pontos: capital estrangeiro, flexibilidade operacional, meio ambiente, ajuste entre entrada em vigor e o faseamento da capacidade e ainda a ampliação dos direitos de tráfego de quinta liberdade do ar para serviços de passageiros. A retomada das negociações formais será feita em 2014.



XXI) Brasil/Panamá

Os entendimentos realizados resultaram no seguinte:

- i) alteração do ponto no Brasil para 7 frequências semanais, que passaram de Salvador (BA) para Fortaleza (CE);
- ii) alteração do ponto no Brasil para 7 frequências semanais, que passaram de Curitiba (PR) para Rio de Janeiro (RJ); e
- iii) adição de 7 frequências semanais para Brasília (DF) e 7 para Porto Alegre (RS), com vigência a partir de 1º de janeiro de 2014.

Liberdades do Ar

Os acordos de serviços aéreos variam de acordo com o grau de liberdade permitido nas operações entre os países. Essas liberdades são classificadas da seguinte forma:

Primeira liberdade: direito de sobrevoar o território de um Estado estrangeiro.

Segunda liberdade: direito de pousar no território do outro país, sem fins comerciais (pouso técnico).

Terceira liberdade: direito de desembarcar, no território do outro país, tráfego originário do país que designa a empresa aérea.

Quarta liberdade: direito de embarcar, no território do outro país, tráfego destinado ao país que designa a empresa aérea.

Quinta liberdade: direito de embarcar e desembarcar, no outro país, tráfego originado em terceiros países ou destinado a eles.

Sexta liberdade: direito de transportar, via território do país que designa a empresa aérea, tráfego entre dois outros países.

Sétima liberdade: direito de transportar tráfego entre o território do outro país contratante e o território de terceiro país, sem incluir pontos no território do país que designa a empresa aérea.

Oitava liberdade: direito de transportar tráfego entre dois pontos no território do outro país (operando um “voo doméstico” neste outro país), como parte de um serviço aéreo proveniente do país que designou a empresa, ou destinado a ele. É chamado de direito de Cabotagem.

Nona liberdade: direito de transportar tráfego inteiramente entre dois pontos no território do outro país (operando um voo doméstico neste outro país). É a chamada Cabotagem Pura. Por força de lei, está salvaguardada a exploração do mercado doméstico brasileiro exclusivamente por empresas nacionais. Neste sentido, não é permitida a participação de empresas estrangeiras na comercialização de serviços de transporte aéreo entre pontos do território brasileiro.

Alocação de Frequências Internacionais

Durante o ano foram alocadas 31 frequências internacionais, para os seguintes mercados:

-  **Colômbia** – 8 frequências exclusivamente cargueiras para a empresa ABSA
-  **Nigéria** – 3 frequências mistas para a empresa VRG
-  **Paraguai** – 7 frequências mistas para a empresa TAM
-  **Uruguai** – 13 frequências mistas para a empresa VRG

Representação internacional da ANAC em 2013

Trigésima Reunião do Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos do Transporte Aéreo (GEPEJTA/30) - de 29 a 31 de janeiro, Lima, Peru

A reunião teve como objetivo a apresentação dos planos de trabalhos dos Pontos Focais da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) para suas respectivas macro tarefas. O Brasil apresentou o planejamento de execução de sua macro tarefa segundo uma sistemática revisada, que também foi apresentada à consideração do Grupo. Importante destacar que na ocasião foi formado um Grupo *Ad Hoc* para tratar da revisão do planejamento proposto pelo Brasil. Outro Grupo *Ad Hoc* foi estabelecido para elaborar o material de orientação da CLAC para a Assembleia da OACI. O GEPEJTA também deu prosseguimento às discussões do Grupo *Ad Hoc* sobre meio ambiente, que deveria preparar um documento consolidado para apresentação na A38.

Trigésima Quinta Sessão do Comitê Jurídico da OACI - de 6 a 15 de maio de 2013, Montreal, Canadá

O Comitê Jurídico da OACI promoveu sua 35ª Sessão de Reuniões para encaminhar à apreciação da Assembleia da OACI os últimos

avanços no campo de direito internacional de aviação civil. Especial atenção foi dada à proposta de emendas à Convenção de Tóquio sobre infrações praticadas a bordo de aeronaves, que será levada à consideração dos países em uma Conferência Diplomática agendada para ocorrer no primeiro semestre de 2014.

Sexta Conferência Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) - de 17 a 22 de março de 2013, Montréal, Canadá.

A ATConf/6 marcou a evolução dos temas de regulação econômica e transporte aéreo internacional no triênio. A participação brasileira ocorreu com o envio de delegação da ANAC composta por servidores e chefiada pelo Diretor-Presidente da Agência.

Trigésima Oitava Sessão da Assembleia Geral da OACI (A38) - de 24 de setembro a 4 de outubro de 2013

Os trabalhos de preparação para a A38 se estenderam por mais de quatro meses de antecedência ao evento. A primeira etapa envolveu a elaboração de notas de estudos a serem apresentadas à Assembleia. Desse trabalho, resultaram dez notas de estudos apresentadas pelo Brasil, frutos de coordenação prévia com a CLAC, com os Estados Unidos (FAA) e com os demais órgãos do Governo Federal envolvidos: Comando da Aeronáutica (CENIPA), SAC/PR e MRE. Cumpre destacar que o Diretor-Presidente da ANAC exerceu três cargos durante a A38: a chefia da Delegação Brasileira, a presidência da CLAC, a coordenação dos trabalhos do GRULAC (Grupo de Países Latino-Americanos na OACI), e a presidência da Comissão Econômica, conduzindo todos os trabalhos daquela sessão.

A segunda etapa consistiu na revisão e análise das notas de estudos apresentadas pelo Conselho da OACI, em um primeiro momento, e aquelas apresentadas pelos países e demais organizações e organismos internacionais. Para isso, foi realizado um grupo de trabalho composto por especialistas que representaram

todas as áreas da ANAC. Desse trabalho, foi compilada uma extensa lista de recomendações à Delegação Brasileira, o que permitiu atuar de antemão em todos os assuntos tratados nas sessões da Assembleia e coordenar o assunto com países interessados, bem como atuar de maneira propositiva nas reuniões de coordenação da CLAC.

A terceira etapa, que ocorreu paralelamente à etapa de análise das notas de estudos, consistiu na condução do processo seletivo para o novo assessor da ANAC na Delegação Brasileira junto à OACI, para o período 2014-2016. O servidor selecionado também compôs a delegação brasileira para a A38, já antecipando parte de seu treinamento para exercer a função.

Além da representatividade dos trabalhos apresentados pelo Brasil na A38, também mereceram destaque: a atuação brasileira nos assuntos de meio ambiente, fruto da coordenação com o MRE e a SAC/PR desde o período de elaboração de notas de estudos, que culminou com a entrega do “Plano de Ação” brasileiro na área ambiental; e o expressivo resultado para as eleições do Conselho da OACI: o Brasil não apenas se reafirmou no Grupo I do Conselho, mas terminou as eleições em primeiro lugar.

Comissão Latino-Americana de Aviação Civil CLAC

Em continuação à Assembleia da CLAC realizada em 2012, que colocou o Brasil como presidente da Comissão, as atividades realizadas pela Agência com relação à CLAC se desdobraram essencialmente em três grandes temas: (i) início das atividades da Macro Tarefa de Segurança Operacional, da qual o Brasil é o Ponto Focal da CLAC, (ii) a coordenação e busca de consenso na área de meio ambiente, face à proposta da Guatemala (Ponto Focal do tema ambiental) de consolidar um documento com as diretrizes da região latino-americana sobre o assunto, e (iii) a coordenação dos trabalhos preparatórios para a A38. No final do ano, passada a Assembleia da OACI, foi comemorado o quadragésimo aniversário da Comissão,

em conjunto com outras atividades regionais promovidas pelo Escritório Regional da OACI para a América do Sul.

Simpósio Regional sobre Tendências Estratégicas no Transporte Aéreo de Cargas - de 10 a 11 de dezembro, São Paulo, Brasil

Fruto da atuação do Brasil no Painel de Transporte de Artigos Perigosos da OACI (DGP), o Simpósio foi realizado na cidade de São Paulo com a finalidade de integrar os mais recentes avanços nas questões estratégicas ligadas ao transporte de cargas com as principais entidades privadas e governamentais interessadas. O evento contou com apresentações de painéis temáticos de especialistas convidados pela OACI, incluindo servidores da ANAC.

Trigésima Primeira Reunião do GEPEJTA (GEPEJTA/31) e Reunião do Grupo *Ad Hoc* sobre Meio Ambiente - de 26 a 28 de junho, Santiago de Cali, Colômbia

Nessa ocasião, todo o foco da Comissão se voltou para os preparativos à Assembleia da OACI. A Secretaria da CLAC apresentou suas tratativas e propostas de acordos de troca de apoio com outras regiões e o grupo trabalhou exaustivamente na consolidação de propostas de atuação da CLAC na A38, que foram posteriormente apreciadas pelo Comitê Executivo da Comissão, especialmente com base nas impressões e nos encaminhamentos observados durante a ATConf/6.

Octogésima Quarta Reunião do Comitê Executivo da CLAC (CE/84) - de 27 a 28 de agosto de 2013, Cidade do Panamá, Panamá

O objetivo da reunião da CLAC era consolidar as estratégias e formas de atuação para a 38ª Assembleia da OACI. Portanto, a agenda da reunião se pautou exclusivamente na leitura dos relatórios das reuniões e eventos promovidos pela CLAC até aquele momento no ano de 2013 e no encaminhamento das diretrizes de

procedimentos que seriam adotados durante a 38ª Assembleia da OACI pelos países da região. Na ocasião, a ANAC levou à consideração do Comitê suas notas de estudos produzidas, que receberam integral apoio dos países da região.

Octogésima Quinta Reunião do Comitê Executivo da CLAC (CE/85) – de 2 a 3 de dezembro de 2013, Bogotá, Colômbia

Nessa ocasião foram realizadas as atividades comemorativas do Quadragésimo Aniversário da CLAC. Para marcar as comemorações, a auto-

ridade de aviação civil colombiana organizou um painel sobre “Proteção do Consumidor no Transporte Aéreo”, no qual os demais representantes das autoridades de aviação civil da região participaram para promover o intercâmbio de experiências e melhores práticas sobre o tema. Foi ainda realizada nova reunião do Grupo *Ad Hoc* sobre meio ambiente, que resultou em uma rodada definitiva sobre o encaminhamento de um texto minimamente consensual entre os Estados, para ser apreciado na próxima reunião do GEPEJTA.



Acervo ANAC

MEIO AMBIENTE

Na 37ª Sessão da Assembleia da OACI, os estados membros foram encorajados a apresentar um plano de ação para lidar com emissões de CO₂ provenientes da aviação civil.

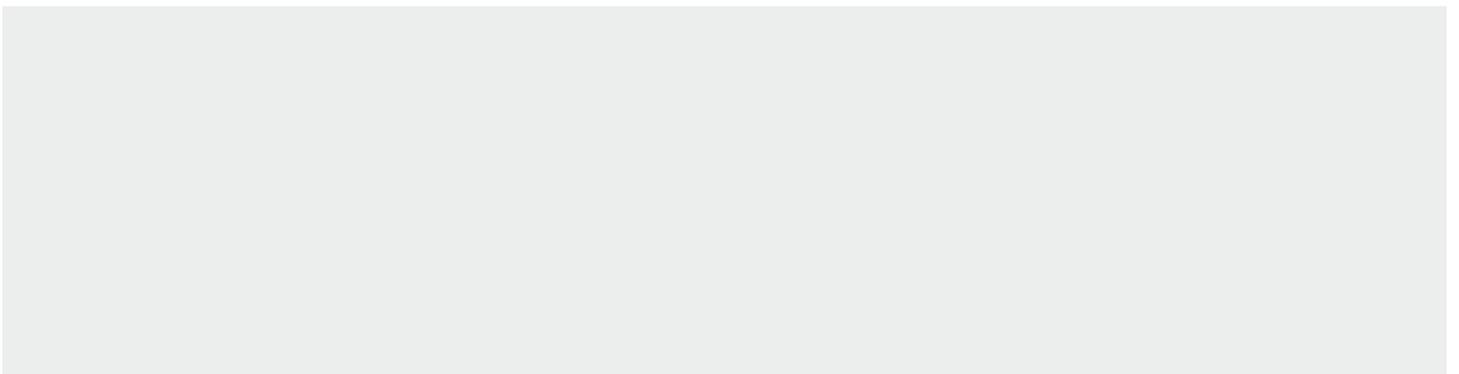
Neste sentido, a ANAC envidou esforços com a SAC-PR para apresentar o *workingpaper* “Brazil Action Plan on CO₂ Emissions” na 38ª Sessão da Assembleia da OACI. O *workingpaper* adianta o plano de ação a ser entregue oportunamente à OACI.

Também vêm sendo desenvolvidas formas de compartilhar as metodologias de cálculo de emissões realizadas pelas administrações aeroportuárias com a metodologia utilizada pela ANAC. Estes cálculos são utilizados

na geração do Relatório de Referências da Aviação, que faz parte dos Inventários Nacionais de emissões de GEE (Gases de Efeito Estufa) elaborados pelo Brasil e submetidos regularmente à Convenção Quadro das Nações Unidas. Dentro do Inventário Nacional de Emissões há o Inventário Nacional de Emissões da Aviação Civil, iniciativa desenvolvida em conjunto com o IEMA (Instituto de Energia e Meio Ambiente), e tem como objetivo produzir a publicação do 1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil, que se constituirá em um importante instrumento para o acompanhamento e a estruturação da gestão ambiental do setor.



FISCALIZAÇÃO





Agência Força Aérea/ ©Sgt Johnson

4. FISCALIZAÇÃO

A garantia da segurança no transporte aéreo brasileiro é prioridade para a ANAC. As ações de fiscalização de aeródromos, empresas, aeronaves e demais produtos aeronáuticos buscam alinhar a conduta dos entes regulados pela ANAC com as melhores práticas adotadas internacionalmente, visando sempre ao alcance de uma maior correção em seus padrões operacionais, o que resulta no bom funcionamento do setor aéreo como um todo.

As ações de fiscalização da Agência compreendem as atividades de vigilância continuada para o acompanhamento do desempenho de produto, empresa, processo ou serviço e pessoas certificados e regulamentados pela ANAC, objetivando manter os padrões originalmente previstos na certificação. Além disso, a ANAC desempenha ações fiscais para reprimir atos ilícitos no que concerne às competências da Agência.

As fiscalizações de aeronavegabilidade visam ao monitoramento de práticas de manutenção e de operação de aeronaves e frotas, buscando cada vez mais a orientação de planejamento e de execução de acordo com nível de risco percebido nos processos de empresas do setor. São, portanto, ações focadas na garantia do bom desempenho de produtos aeronáuticos, com vistorias de aeronaves de transporte aéreo regular, táxi-aéreo e de aviação geral, auditorias em bases de manutenção de aeronaves, inspeções de rampa, processos de aeronaves experimentais, entre outros.

A fiscalização da infraestrutura aeroportuária busca identificar possíveis falhas de segurança que possam comprometer a operação aérea nos aeródromos e em seu entorno. Para o alcance desse objetivo, o planejamento da fiscalização tem âmbito nacional e sua frequência é estabelecida de acordo com o tamanho do aeródromo e, das aeronaves que ali operam, da quantidade de passageiros trafegados e da natureza dos destinos (domésticos e internacionais). São fiscalizados elementos do “lado ar” (pistas, hangares, serviço de proteção contra incêndio etc.) e do “lado terra” (terminal de passageiros

antes dos pórticos de raio-x, agentes de proteção da aviação civil).

Fiscaliza-se também a prestação de serviços aéreos públicos. São monitorados os indicadores específicos sobre as condições do mercado de transporte aéreo; os indicadores financeiros das empresas de transporte aéreo regular de passageiros com vistas a detectar indícios de deterioração da sua capacidade de cumprimento dos requisitos de segurança operacional; as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte aéreo internacional com o Brasil, e as operações de transporte aéreo público regular e não regular, doméstico e internacional, e de serviços aéreos especializados. Além disso, é acompanhada a utilização da infraestrutura aeroportuária brasileira.

A ANAC também é responsável por gerir e fiscalizar os contratos de concessão de aeroportos. As fiscalizações de regulação econômica e acompanhamento de mercado são feitas por meio de inspeções presenciais e remotas, na qual se fiscaliza uma série de itens de forma contínua, e por meio de denúncias ou situações extraordinárias.

Em relação à fiscalização dos padrões operacionais, os processos são divididos em vigilância continuada e apuração de denúncias. Na vigilância continuada são realizadas as atividades de auditoria e fiscalização com a finalidade de manutenção do Nível de Segurança Operacional. Ou seja, são as atividades planejadas para execução durante o ano e que não dependem de solicitação dos operadores ou de denúncias para serem executadas. As atividades de fiscalização sobre denúncias são disparadas após o recebi-

mento de processos administrativos a serem avaliados, o recebimento de denúncias ou o indício de práticas irregulares por profissionais ou operadores.

Quantidade de fiscalizações realizadas em 2013:

- **Infraestrutura Aeroportuária:** 1.896 itens verificados, dos quais 1.611 por meio de inspeções, 120 por auditorias e 165 por meio de testes. As ações realizadas superaram as ações previstas em quase 25%.
- **Segurança Operacional:** 1.028 atividades, sendo 502 de vigilância continuada e 526 de fiscalização de processos e apuração de denúncias.
- **Aeronavegabilidade:** 2.660 ações de fiscalização, que representaram 97% do previsto.
- **Regulação Econômica e acompanhamento de mercado:** 185 ações realizadas, sendo 142 remotas e 43 inspeções presenciais, com o cumprimento de 99,5% da meta prevista para o ciclo.

ACIDENTES AÉREOS

O índice de acidentes aéreos com fatalidades que ocorreram no Brasil em 2013 caiu 15%, considerando o número de acidentes por milhão de decolagens em relação ao ano anterior. A ponderação utilizada pela ANAC foi feita com base nos dados fornecidos pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica.

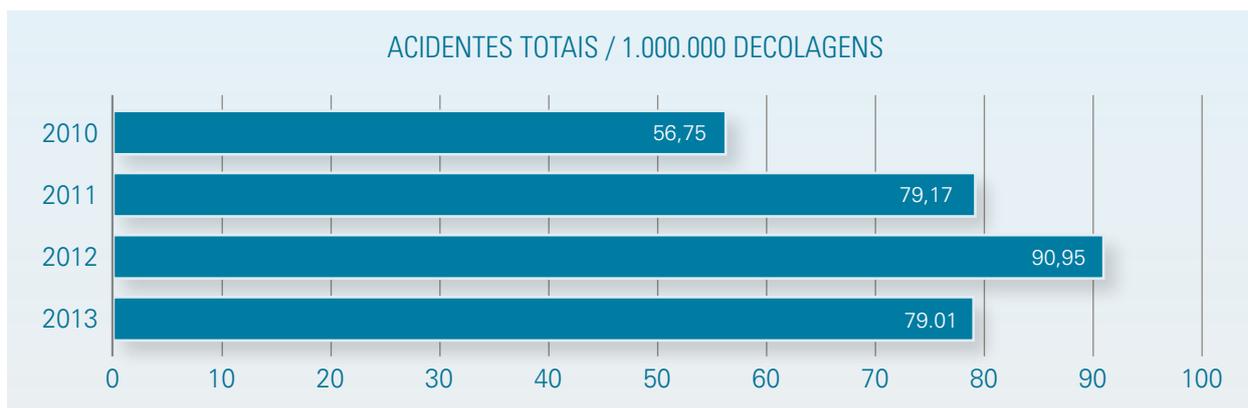
As informações ponderadas pela ANAC demonstram, ainda, que todos os segmentos da aviação registraram queda nas taxas de ocorrências em 2013, sendo que na aviação regular com transporte comercial de passageiros não houve nenhum acidente fatal no ano. O indicador de irregularidades mensuradas pelo Sistema Decolagem Certa (DCERTA) da ANAC também caiu, passando de 1,9% em 2012 para 0,84% em 2013.



A redução do número de acidentes aéreos no Brasil é fruto dos esforços constantes dos órgãos que integram o setor, como a ANAC, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) e o Comando da Aeronáutica, além dos diversos entes regulados por meio do cumprimento da legislação. A Agência regula, certifica e fiscaliza as operações da

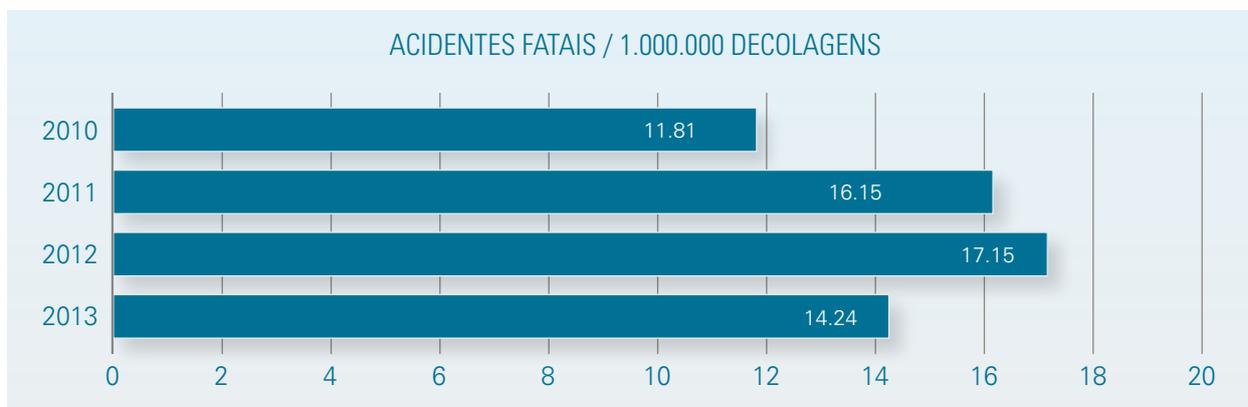
aviação civil brasileira, observando principalmente os padrões internacionais de segurança, auditados inclusive pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), órgão das Nações Unidas. O efetivo da ANAC conta hoje com 571 inspetores de aviação civil somente para atuar na fiscalização do transporte aéreo.

Acidentes - Aviação Civil Brasileira - últimos 3 anos



Fonte: CENIPA e ANAC em 31/12/2013.

Taxa de acidentes fatais (por milhão de decolagens) - por ano de 2010 a 2013



Fonte: CENIPA e ANAC em 31/12/2013.

Dados e metodologia

Os dados divulgados pela ANAC são produzidos com base nas consultas realizadas nos bancos de dados da própria Agência e nos relatórios encaminhados pelo CENIPA. Os acidentes considerados nas estatísticas divulgadas são todos aqueles que ocorreram em 2013 com aeronaves regularmente registradas no Brasil, independentemente de terem ocorrido em solo nacional ou internacional. A inteligência apli-

cada pela ANAC na análise e ponderação dos dados de acidentes busca extrair indicadores para direcionamento dos seus processos de certificação, fiscalização, normatização e regulação técnica.

Na metodologia utilizada pela Agência não estão incluídas as ocorrências envolvendo atos de interferência ilícita, assim como aeronaves de Segurança Pública e Defesa Civil (somente

quando ocorridos durante a realização destas operações, especificamente). Também não são consideradas as ocorrências com aeronaves que possuem somente a reserva de marcas, por não terem suas matrículas definitivas nem aquelas classificadas como experimentais e ultraleves devido às especificidades nas operações e regulamentações.

De acordo com a metodologia explicada acima, o número absoluto de acidentes também caiu, passando de 173 em 2012 para 157 em 2013, o que representa uma queda de 9,25%. O Brasil, por meio da ANAC, é um dos poucos países que estabeleceram e contabilizam índices de acidentes ocorridos com aeronaves da aviação geral. Em geral, internacionalmente, somente se contabilizam no cálculo de índices de acidentes aqueles ocorridos com aeronaves da aviação regular (comercial).

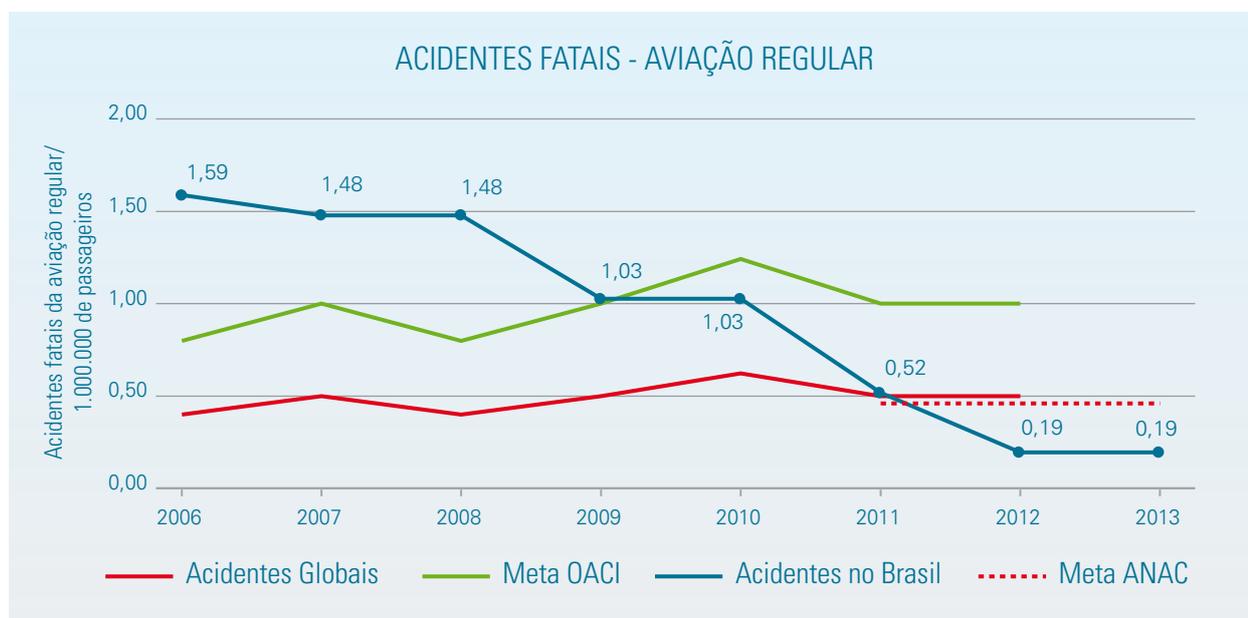
Por sua contribuição para o desenvolvimento de procedimentos de segurança e atuação no *Grupo Regional de Seguridad Operacional de*

la Aviación (RASG-PA), a Agência recebeu em dezembro de 2013 o prêmio Rolim Amaro. A premiação ocorreu na principal conferência da Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA), composta por mais de 40 companhias aéreas e da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA).

A ANAC também realiza estudos e análises técnicas de segurança operacional, acompanha indicadores e desenvolve sistemas para a obtenção de informações com base em dados operacionais, oriundos de várias fontes do sistema de aviação civil.

Na aviação regular (operada por companhias aéreas), o número de acidentes fatais foi menor do que o limite proposto pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que era de 0,58 (acidentes fatais por milhão de decolagens), e que o limite da própria ANAC, que era de 0,42 (acidentes fatais por milhão de decolagens). Em 2013, o índice foi de 0,21 (acidentes fatais por milhão de decolagens).

Acompanhamento do índice de acidentes aéreos



Nota: O índice de acidentes aeronáuticos consiste na média móvel de cinco anos da quantidade de acidentes na aviação regular envolvendo fatalidades entre passageiros, ponderada pela quantidade de movimentações (pousos/decolagens) da aviação regular.

OPERAÇÕES ESPECIAIS

Em complemento às fiscalizações programadas pelas áreas de aeronavegabilidade, infraestrutura aeroportuária, padrões operacionais e de regulação econômica, a ANAC também realiza Operações Especiais, que consistem em um esforço concentrado das equipes de fiscalização em aeroportos previamente selecionados. As Operações Especiais destinam-se a reforçar a atuação da fiscalização e a prestar informação aos passageiros sobre as normas vigentes, seus direitos e seus deveres. A coordenação dessas operações é feita pela Gerência-Geral de Ação Fiscal (GGAF), unidade criada em 2012 para centralizar as ações fiscais da Agência.

Diversas ações foram executadas ao longo do ano para aumentar a segurança nas operações. Destacam-se as seis operações especiais de fiscalização da aviação geral nos estados do Rio de Janeiro (janeiro e abril/2013), São Paulo (maio/2013), Amazonas e Pará (setembro/2013); quando 1.140 aeronaves foram abordadas por inspetores da ANAC e mais de seis mil voos acompanhados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), da Aeronáutica. A Agência também apoiou a Força Aérea Brasileira (FAB) durante as inspeções realizadas em aeronaves e pistas de pouso durante a Operação Ágata 7, realizada em 21/05, percorrendo as fronteiras da Região Oeste do País. A ANAC fiscalizou aeronaves, pilotos, empresas, aeródromos e profissionais de manutenção. Essas operações contaram também com a presença de servidores da Polícia Federal e da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Entre as operações anuais desenvolvidas pela Agência, destacam-se as atividades realizadas durante a Copa das Confederações (Junho/2013), a Jornada Mundial da Juventude (Julho e Agosto/2013), e a Operação Fim de Ano (dezembro/2013 a janeiro/2014).

Operação Copa das Confederações

Cerca de 220 servidores atuaram em 10 aeroportos das cidades-sede dos jogos para fiscalizar a prestação do serviço de transporte aéreo aos passageiros, bem como para prestar informações sobre os direitos e os deveres dos usuários e acompanhar as operações aeroportuárias durante o evento. Os 10 aeroportos foram: Brasília/DF, Belo Horizonte/MG, Recife/PE, Salvador/BA, Fortaleza/CE e Rio de Janeiro/RJ, cidades-sede dos jogos, além de Congonhas, Guarulhos e Viracopos, em São Paulo, pelo fluxo de passageiros e entrada de turistas estrangeiros.

A operação conduzida pela ANAC foi parte do plano do setor elaborado pela Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO), coordenada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR). A ANAC também ministrou treinamento para voluntários em todas as cidades-sede da Copa das Confederações e em São Paulo, em apoio à iniciativa do Ministério do Esporte. O objetivo foi transmitir informações sobre as características do transporte aéreo e os direitos dos passageiros no Brasil. Além disso, a ANAC ofereceu treinamento para servidores da Infraero e das novas concessionárias que administram os aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos, concedidos em 2012.

MONITORAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

A ANAC tem como missão promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil, de forma a contribuir para o desenvolvimento do País e o bem-estar da sociedade brasileira. Para o cumprimento da sua missão, a Agência tem investido na melhoria e na manutenção de sistemas e programas de monitoramento e gerenciamento da segurança de voo.

Desenvolvimento de sistemas de monitoramento da segurança operacional

Sistema Decolagem Certa (DCERTA)

O Decolagem Certa (DCERTA) é um sistema informatizado de monitoramento que verifica se as documentações relativas às condições das aeronaves, dos aeronautas e dos aeródromos registrados no Brasil encontram-se em situação regular na ANAC, por meio dos dados informados no plano de voo. O DCERTA permite não apenas coibir os voos em situação irregular, mas também a adoção de medidas administrativas a partir da análise de dados do voo, além de um direcionamento das ações de fiscalização, o que promove consequentemente a mitigação dos riscos operacionais na aviação.

Sistema BIMTRA

O Sistema informatizado de captação automática de dados do Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo (BIMTRA) é um repositório de informações de movimento de tráfego aéreo e de navegação aérea, criado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) em 2006. Os dados são utilizados para a melhoria do desempenho da fiscalização, validação de dados recebidos de outros sistemas e realização de estudos voltados para o gerenciamento da segurança operacional.

Sistema Eletrônico de Registro de Voo

O Sistema Eletrônico de Registro de Voo foi instituído em 2012 com o objetivo de aperfeiçoar a atividade de supervisão da segurança operacional a cargo da ANAC, mediante a coleta periódica de informações relativas a aeronaves, tripulação, rotas e horários de voo, bem como a verificação das principais causas de atrasos e cancelamentos, detalhados por trecho de voo realizado.

Relatórios produzidos sobre atividades desenvolvidas em prol da segurança operacional

Ao longo do ano, a ANAC produziu diversos relatórios em prol da segurança operacional da aviação civil brasileira. Destacam-se:

Relatório Semestral de Recomendações de Segurança Operacional: tem como objetivo prestar contas à sociedade brasileira sobre as ações de gerenciamento adotadas pela ANAC com relação às Recomendações de Segurança Operacional (RSO) emitidas e encaminhadas à Agência, bem como uma análise sobre o quadro atual e as tendências observadas na última década. O relatório semestral de recomendações de segurança operacional relativo ao primeiro semestre de 2013 está disponível no endereço eletrônico:

http://www2.anac.gov.br/SGSO2/arquivos/RSO_2013.pdf

Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO): o objetivo do documento é divulgar à sociedade os indicadores de segurança operacional, servindo como ferramenta para o conhecimento e a avaliação da aviação civil brasileira, além de ser peça integrante do Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE) da ANAC. Nele são apresentados dados, resultados de desempenho, projeções e metas



Agência Força Aérea/ ©Sgt Batista

da segurança operacional. O relatório anual de segurança operacional relativo a 2013 está disponível no endereço eletrônico:

http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/RASO_2012.pdf

Eventos de Promoção da Segurança Operacional: o objetivo da promoção da segurança operacional é elevar o nível de consciência situacional e do comprometimento dos operadores de aviação civil quanto aos requisitos e melhores práticas em segurança operacional. Ao longo de 2013, a ANAC promoveu seis cursos de Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) voltados especificamente para pequenos provedores, três seminários com a mesma temática e uma Jornada de Segurança Operacional para Aviação de Instrução.

Programas voltados para a melhoria da segurança operacional

A segurança das operações aéreas envolve a aplicação de diversas ferramentas que atuam na identificação e gerenciamento dos riscos. Afinal, para prevenir acidentes é preciso conhecer e combater todos os fatores que possam afetar a

segurança de voo. A seguir estão destacados os programas desenvolvidos pela ANAC para o desenvolvimento da segurança operacional na aviação civil.

Boletim de Registro de Ocorrência Aeronáutica (BROA): documento que dá início aos registros de acidentes aeronáuticos, incidentes graves, incidentes aeronáuticos, ocorrências de solo, ocorrências anormais e atos ilícitos que envolvam aeronaves civis brasileiras em território nacional. O documento funciona como um boletim de ocorrência policial, iniciando o processo de medidas administrativas, como por exemplo: suspensão de licenças, certificados e atualização de banco de dados. É produzido de acordo com as informações transmitidas à ANAC pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA), do Comando da Aeronáutica. Em 2013, foram emitidos 454 boletins.

Relatório de Prevenção (RELPREV): formulário utilizado por empresas aéreas, indústrias e oficinas para informar à ANAC condições perigosas, capazes de afetar a segurança de voo. Dos 168 relatórios recebidos pela ANAC, 40 foram respondidos com as medidas e providências

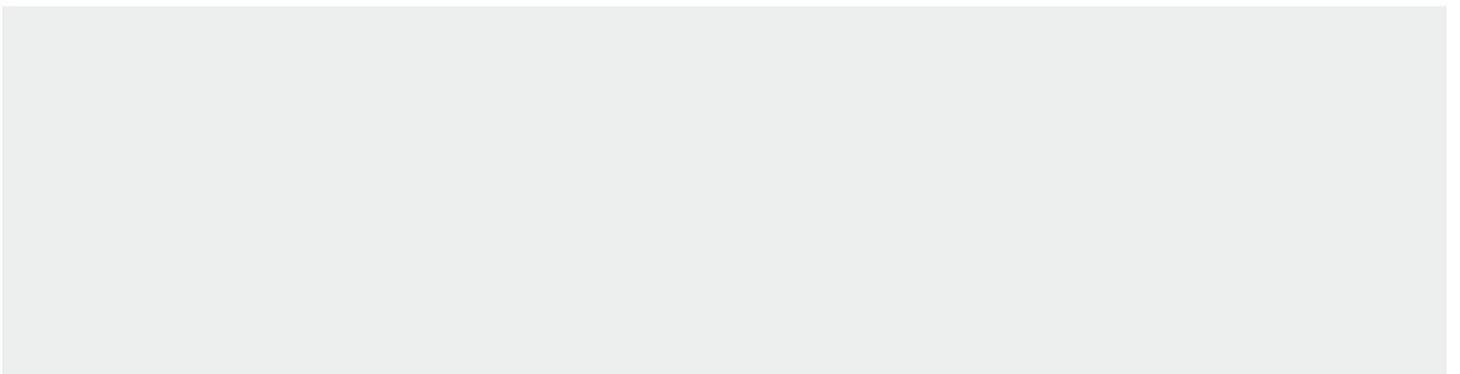
adotadas, e outros 128 estão em fase de processamento. Qualquer cidadão pode relatar à ANAC situações de perigo para a aviação civil. Basta preencher o formulário disponível na internet, no endereço <http://www2.anac.gov.br/relatoriodeprevencao>.

Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional: contém a Política, o Gerenciamento do Risco, a Garantia da Segurança e a Promoção da Segurança da empresa. O manual auxilia a Agência na emissão de pareceres que determinarão a aprovação ou não do certificado da empresa de transporte aéreo, contribuindo para a garantia da segurança operacional por todos os provedores. Em 2013, a Agência analisou 95 manuais, dos quais 40 foram aceitos e 55 foram cancelados ou estão sendo corrigidos, por não atenderem as normas. É obrigatório para todos os provedores de serviço da aviação civil.

Recomendações de Segurança Operacional (RSO): as Recomendações de Segurança Operacional são emitidas pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica, como resultado da investigação de acidentes e incidentes. As RSO — que podem também ser originadas de reuniões da Comissão Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA) e de órgãos internacionais — estabelecem uma ação ou conjunto de ações, visando à eliminação ou controle de riscos identificados nas investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos. Em 2013 a ANAC recebeu e analisou 119 Recomendações de Segurança Operacional do CENIPA, encaminhando-as aos setores da Agência responsáveis pelo seu cumprimento e, quando concluídos os processos, informando os resultados aos órgãos emissores.



CERTIFICAÇÃO





5. CERTIFICAÇÃO

A certificação é um processo sistematizado, acompanhado e avaliado, de forma a propiciar adequado grau de confiança de que um produto, empresa, processo ou serviço, ou ainda um profissional, atende aos requisitos pré-estabelecidos em normas e regulamentos da aviação civil. Na ANAC, são realizados processos de certificação nas áreas de:

- **Aeronavegabilidade:** abrange a certificação de produtos aeronáuticos, com a certificação de aeronaves (certificação de tipo) nas modalidades nacional e estrangeira, e também a certificação de motores, hélices e peças aeronáuticas.
- **Regulação econômica:** onde ocorre a primeira certificação para uma empresa que pretende operar no País, com a análise dos processos de acordo comercial, alteração contratual e funcionamento jurídico, além dos pedidos de outorga de autorização jurídica para operar (e consequentes renovações) das empresas prestadoras de serviços aéreos públicos.
- **Padrões operacionais:** onde são certificadas as autorizações para início de operações de empresas aéreas ou para desempenho das atividades de pilotos, comissários e despachantes. Também são fiscalizados o cumprimento dos requisitos de normas por meio da fiscalização de voos de proficiência técnica e testes de proficiência linguística.
- **Infraestrutura aeroportuária:** certificação operacional de aeroportos.

CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS

O desempenho das atividades de certificação de produtos aeronáuticos é determinado pelo próprio desempenho da empresa interessada em certificar um produto, com base em seu planejamento de desenvolvimento e testes. O processo de certificação de tipo de aereo-

naves tem duração média de três a cinco anos. Em 2013, seis processos de certificação de tipo de aeronaves estavam em andamento, sendo que a conclusão do processo de certificação da aeronave EMB-550 (Aeronave LEGACY 650 da Embraer) está prevista para maio de 2014.

Processos de certificação concluídos em 2013

Atividades de certificação de produto		Concluídos 2013
Projetos Nacionais	Grandes modificações ao projeto de tipo	420
	Peças e partes que seguem ordem técnica padrão	13
	Embalagens	20
Projetos Estrangeiros (Validações)	Novos modelos de aeronaves	8
	Grandes modificações ao projeto de tipo	240
	Motores Aeronáuticos	5
	Hélices	13
Total		719

Fonte: Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) da ANAC em 31/12/2013.

AERONAVES NÃO TRIPULADAS (VANT/RPAS), AUTORIZAÇÕES CONCEDIDAS E DEMAIS INFORMAÇÕES SOBRE A REGULAÇÃO

Para realizar operações civis com um Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada (RPAS) no Brasil, é necessária autorização da ANAC para cada número de série de aeronave. Atualmente, a ANAC somente autoriza operações experimentais de RPAS com propósito de pesquisa e desenvolvimento, treinamento de tripulações e/ou pesquisa de mercado. E mesmo para esse tipo de procedimento não comercial, é necessário obter, junto à ANAC, um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) para a aeronave remotamente pilotada. Assim, nenhum voo de Aeronave Remotamente Pilotada civil poderá ser realizado no Brasil sem a autorização da Agência.

Em 2013, foram emitidas três autorizações para operações de aeronaves remotamente pilotadas em caráter experimental com propósito de pesquisa e desenvolvimento, sendo duas de empresas privadas e uma de um órgão público, e também duas RPAS do Departamento de Polícia Federal para operação das atividades-fim do órgão. A agência também realizou *workshops* sobre o assunto para sanar dúvidas e fornecer orientações aos interessados em operar RPAS civis no Brasil. Foram apuradas denúncias de operações ilegais de RPAS.

O corpo técnico da ANAC dedicado a esse assunto tem participado de reuniões interna-

cionais de dois grupos: o UASSG – *Unmanned Aircraft Systems Study Group* da ICAO e a JARUS – *Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems*. A Agência foi ainda representada na Conferência latino-americana de RPAS, onde realizou palestra sobre o status da regulamentação de aeronavegabilidade da ANAC sobre RPAS e ministrou palestra *online* sobre “VANT: Mercado e Regulamentação” aberta ao público. Ainda com o objetivo de disseminar conhecimento sobre RPAS aos servidores da Agência, foram organizadas duas turmas de um curso interno sobre regulamentação desse tipo de aeronave.

A ANAC mantém estreito relacionamento com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) do Comando da Aeronáutica nos assuntos relacionados a RPAS, e tem tido maior integração com a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) acerca do assunto. As competências da ANAC e do DECEA são complementares; portanto, ambas as autorizações são necessárias para a operação de RPAS civis.

A fim de viabilizar a operação não experimental de RPAS, a ANAC inseriu na Agenda Regulatória de 2014 o desenvolvimento de um ato normativo que regule a operação dessas aeronaves em áreas segregadas.

CERTIFICAÇÃO DE EMPRESAS – AUTORIZAÇÃO DO FUNCIONAMENTO JURÍDICO

As pessoas físicas ou jurídicas que se propuserem a explorar a atividade comercial de transporte aéreo regular de passageiros, táxi-aéreo, serviços aéreos especializados, entre outros, devem solicitar à ANAC Autorização para Funcionamento Jurídico. Essa autorização é ato administrativo unilateral, emanado da autoridade aeronáutica, revogável a qualquer tempo, independentemente de interpelação, que autoriza a pessoa jurídica a se constituir como empresa de prestação de serviços aéreos. A autorização emitida pela área de regulação econômica não capacita plenamente a empresa

a explorar os serviços aéreos, sendo necessária a autorização da área de padrões operacionais. Com essa autorização, a empresa poderá registrar o contrato social na Junta Comercial, obter o CNPJ, transferir aeronave junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), contratar funcionários e iniciar o processo para obter o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA).

Foram processados 77 pedidos de novas outorgas ou renovações de funcionamento jurídico de empresas em 2013.

CERTIFICAÇÃO DE PADRÕES OPERACIONAIS

A certificação do pessoal de aviação civil é feita pela ANAC por meio de alguns processos. Um deles é a aprovação em um curso homologado pela Agência, sendo requisito necessário para obtenção de licenças de aeronautas, mecânicos de manutenção e despachantes operacionais de voo. Além disso, são credenciadas instituições de ensino e os cursos ministrados por elas. Da mesma forma, a qualificação de simuladores visa subsidiar sua aprovação, para que sejam utilizados em programas de treinamento destes profissionais. A ANAC também realiza a análise dos processos de concessão de licenças e habilitações para profissionais da aviação civil.

Neste caso, além de exames para a avaliação de conhecimentos teóricos, são realizados voos de verificação de proficiência técnica e certificação do grau de proficiência linguística de pilotos de aviões e helicópteros em operações internacionais, por meio da realização de um teste de inglês, o *Santos Dumont English Assessment*.

A Agência também realiza a certificação das empresas que desejam atuar na operação do transporte aéreo. Alguns tipos de operações específicas de aeronaves também demandam autorizações específicas, tais como *Performance Based Navigation* (PBN) e *Reduced Vertical Separation Minimum* (RVSM).

Processos de certificação concluídos em 2013

- Nível de proficiência em inglês para operações internacionais: 115 auditorias realizadas.
- Voos de proficiência técnica: foram realizados 7.857 voos em 2013.
- Autorizações PBN: foram concedidas 10 autorizações para empresas aéreas regulares operarem PBN (*Performance Based Navigation*). Para os demais operadores de aeronaves, foram concedidas 450 autorizações em 2013.
- Autorizações RVSM (*Reduced Vertical Separation Minima*): foram concedidas 407 autorizações para tal operação em 2013.

CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS

A certificação operacional de aeroportos é o processo que atesta a capacidade do operador de aeródromo para executar os procedimentos constantes em seu Manual de Operações do Aeródromo, visando à garantia da segurança das operações aeroportuárias. O processo de certificação é um instrumento que a ANAC dispõe para exigir que os operadores de aeródromo que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros por ano analisem os riscos envolvidos na sua operação e demonstrem que alcançaram um nível aceitável de segurança operacional.

Em 2013, foram selecionados aeroportos da Infraero considerados prioritários para a certificação, além dos aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF), concedidos à iniciativa privada. Dentro da disponibilidade de recursos materiais e humanos das duas organizações (ANAC e Infraero), foi estabelecido um cronograma de inspeções iniciais de certificação no ano de 2013 para 11 aeroportos, localizados nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014. Como resultado, a ANAC emitiu relatórios consolidados com todas as medidas que devem ser tomadas pela Infraero para a obtenção do Certificado Operacional.

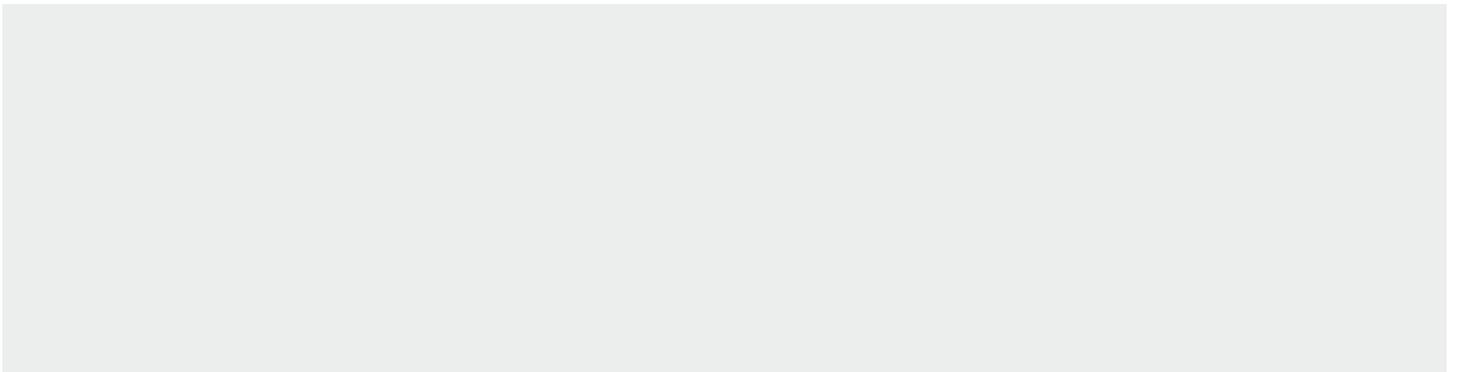
Aeroportos certificados em 2013

Aeroporto	Certificação Operacional
Guarulhos (SP)	Novembro/2013
Viracopos (SP)	Junho/2013 (provisório)
Maceió (AL)	Dezembro/2013

Fonte: Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC em 31/12/2013.



REGULAÇÃO E NORMATIZAÇÃO





6. REGULAÇÃO E NORMATIZAÇÃO

O setor de aviação civil no Brasil é regulado por normas expedidas pela ANAC, tais como resoluções e portarias. Os documentos estabelecem conceitos, práticas e procedimentos relacionados a diversas áreas da aviação civil e são elaborados em consonância com os padrões internacionalmente estabelecidos para o setor. Na busca pela melhoria contínua e pela excelência no desempenho de suas atividades, a ANAC tem atualizado periodicamente regulamentos e normas.

A atividade regulatória do transporte aéreo envolve duas frentes de atuação: a regulação técnica e a regulação econômica.

A regulação técnica tem como objetivo garantir a segurança de passageiros e usuários da aviação civil, por meio de regulamentos que tratam sobre certificação e fiscalização da indústria. Isso envolve o cumprimento de requisitos de segurança e de treinamento de mão de obra pelas empresas aéreas.

A regulação econômica envolve a atuação do Estado frente ao setor em função de falhas de mercado (o que varia de acordo com as características e a natureza da atividade, como a possibilidade de exercício de poder de mercado e

a existência de assimetrias de informação, entre outras). Os dados e as informações necessários para essa análise são obtidos por meio de um monitoramento constante do transporte aéreo, e têm como objetivo subsidiar decisões regulatórias e supervisionar os serviços oferecidos aos usuários, de modo a garantir a segurança e a eficiência na aviação civil.

Em 2013, a ANAC publicou dois novos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) e 12 Instruções Suplementares (IS). Além disso, foi alterado um RBAC, 9 Instruções Suplementares e um Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica. Foram ainda revogados um RBHA e quatro Instruções de Aviação Civil (IAC).

Normas publicadas em 2013

Normas	Total
Resoluções	40
Decisões	154
Portarias	3.459
Instruções Normativas	9
Total	3.662

Fonte: Assessoria Técnica da ANAC em 31/12/2013.

RESOLUÇÕES 2013

Padrões Operacionais

Resolução Data	Publicação	Assunto
Resolução Nº 260, 09/01/2013	DOU Nº 12, S/1, p.5, 17/01/2013	Declara a inaplicabilidade da Portaria nº 453/GM5, de 2 de agosto de 1991, revoga a Portaria nº 494/DGAC, de 26 de março de 2003, e dá outras providências.
Resolução Nº 261, 22/01/2013	DOU Nº 17, S/1, p.88, 24/01/2013	Revoga a IAC 2301-0776.
Resolução Nº 262, 29/01/2013	DOU Nº 22, S/1, p.11, 31/01/2013	Aprova a Emenda nº 01 aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil nº 121 e 135.
Resolução Nº 265, 05/03/2013	DOU Nº 46, S/1, p. 7, 08/03/2013	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 43.
Resolução Nº 266, 05/03/2013	DOU Nº 46, S/1, p. 7, 08/03/2013	Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121.
Resolução Nº 267, 05/03/2013	DOU Nº 46, S/1, p. 7, 08/03/2013	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 145.
Resolução Nº 268, 18/03/2013	DOU Nº 53, S/1, p. 4-5, 19/03/2013	Estabelece procedimentos para usuários do Sistema Decolagem Certa - DCERTA.
Resolução Nº 272, 14/05/2013	DOU Nº 93, S/1, p. 29, 16/05/2013	Altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 65.
Resolução Nº 273, 29/05/2013	DOU Nº 104, S/1, p. 3, 03/06/2013	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 120.
Resolução Nº 288, 24/09/2013	DOU Nº 185, S/1, p. 35, 25/09/2013	Revoga a IAC 153-1003.
Resolução Nº 296, 10/12/2013	DOU Nº 241, S/1, p.5, 12/12/2013	Revoga as Instruções de Aviação Civil nº 1604 e 2222.
Resolução Nº 297, 10/12/2013	DOU Nº 241, S/1, p.5, 12/12/2013	Revoga a Resolução nº 107, de 30 de junho de 2009.

Aeronavegabilidade

Resolução Data	Publicação	Assunto
Resolução Nº 298, 16/12/2013	DOU Nº 245, S/1, p.4, 18/12/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à definição de uma condição de aterrissagem com carregamento de arfagem que considere os efeitos do sistema de frenagem automático.
Resolução Nº 295, 26/11/2013	DOU Nº 232, S/1, p.18, 29/11/2013	Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável ao sistema de geração e distribuição de energia elétrica.
Resolução Nº 294, 26/11/2013	DOU Nº 232, S/1, p.18, 29/11/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável ao sistema de controle eletrônico de voo.
Resolução Nº 293, 19/11/2013	DOU Nº 228, S/1, p.5, 25/11/2013	Dispõe sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro e dá outras providências.
Resolução Nº 292, 31/10/2013	DOU Nº 213, S/1, p.2, 01/11/2013	Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável aos comandos de voo do tipo manche lateral (<i>side stick</i>).
Resolução Nº 290, 08/10/2013	DOU Nº 197, S/1, p. 9, 10/10/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável às forças limite aplicadas pelo piloto ao manche lateral (<i>side stick</i>) para o controle longitudinal (arfagem) e o controle lateral (rolamento).
Resolução Nº 289, 08/10/2013	DOU Nº 197, S/1, p. 9, 10/10/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável ao sistema de controle eletrônico de voo com relação à estabilidade lateral direcional e longitudinal, bem como a alerta de baixa energia.
Resolução Nº 287, 24/09/2013	DOU Nº 185, S/1, p. 35, 25/09/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável ao uso do sistema ATTCS (Sistema Automático de Controle de Tração de Decolagem) para arremetida.
Resolução Nº 286, 24/09/2013	DOU Nº 185, S/1, p. 35, 25/09/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável aos múltiplos modos de operação do sistema de controle de voo.
Resolução Nº 285, 24/09/2013	DOU Nº 185, S/1, p. 35, 25/09/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à notificação da tripulação de voo sobre a posição das superfícies de controle.
Resolução Nº 284, 24/09/2013	DOU Nº 185, S/1, p. 35, 25/09/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-145, aplicável à película hidrofóbica a ser utilizada no lugar de limpadores de para-brisas.
Resolução Nº 283, 17/09/2013	DOU Nº 182, S/1, p. 2, 19/09/2013	Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável à película hidrofóbica a ser utilizada no lugar de limpadores de para-brisas.

Aeronavegabilidade (continuação)

Resolução	Data	Publicação	Assunto
Resolução Nº 282,	17/09/2013	DOU Nº 182, S/1, p. 2, 19/09/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à recuperação de manobra por um sistema automático de voo com uma instalação de um sistema protetor de alta velocidade incorporado nas leis de controle de voo, o qual atinge velocidades de mergulho menores.
Resolução Nº 271,	09/04/2013	DOU Nº 70, S/1, p. 2, 12/04/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à parada súbita de motor e APU.
Resolução Nº 263,	05/03/2013	DOU Nº 46, S/1, p. 7, 08/03/2013	Aprova a Emenda nº 132 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25.
Resolução Nº 264,	05/03/2013	DOU Nº 46, S/1, p. 7, 08/03/2013	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 26.
Resolução Nº 269,	18/03/2013	DOU Nº 56, S/1, p. 4, 22/03/2013	Aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 34.
Resolução Nº 270,	09/04/2013	DOU Nº 69, S/1, p. 3, 11/04/2013	Altera a Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010.

Infraestrutura Aeroportuária

Resolução	Data	Publicação	Assunto
Resolução Nº 280,	11/07/2013	DOU Nº 182, S/1, p. 2, 19/09/2013	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à recuperação de manobra por um sistema automático de voo com uma instalação de um sistema protetor de alta velocidade incorporado nas leis de controle de voo, o qual atinge velocidades de mergulho menores.
Resolução Nº 279,	10/07/2013	DOU Nº 135, S/1, p. 11, 16/07/2013	Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).
Resolução Nº 299,	16/12/2013	DOU Nº 245, S/1, p.4, 18/12/2013	Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139.

Gestão interna

Resolução	Data	Publicação	Assunto
Resolução Nº 291,	30/10/2013	DOU Nº 212, S/1, ps. 29-31, 31/10/2013	Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.

DESTAQUE PARA NORMAS E REGULAMENTOS PUBLICADOS EM 2013

Novos procedimentos do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)

Publicada em dezembro de 2013, a Resolução nº 293/2013 atualizou as informações, procedimentos, regras, normas e demais informações sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), que registra as aeronaves brasileiras além de emitir certificados de matrícula (C.M.) e certificados de aeronavegabilidade (C.A.); reservar marcas de aeronaves; atualizar endereços de proprietários; registrar documentos que formalizem propriedade, uso ou posse de aeronave; inscrever e levantar gravames; disponibilizar informações desses registros (certidão), dentre outras atribuições.

Procedimentos para usuários do Sistema Decolagem Certa (DCERTA)

Para obter melhor aproveitamento do Sistema DCERTA, foram publicados em março de 2013 os novos procedimentos para operacionalização e utilização do sistema por pilotos, despachantes operacionais e operadores aéreos. Criado em 2012, o DCERTA é um sistema informatizado de acompanhamento e verificação da regularidade de aeródromos e de certificados, autorizações e licenças de aeronaves e tripulações técnicas, com base nos dados informados nos planos de voo e mensagens correlatas. Com a melhoria da operacionalização do DCERTA, os órgãos interessados na segurança operacional da aviação civil brasileira poderão obter em menor tempo e com maior confiabilidade os dados necessários para ações de fiscalização e gerenciamento de risco.

Acessibilidade do passageiro com necessidade de atendimento especial ao transporte aéreo

A ANAC publicou em julho de 2013 as novas regras sobre o acesso ao transporte aéreo de Passageiros com Necessidade de Assistência Especial (PNAE). O novo regulamento (Resolução nº 280/2013) sobre os procedimentos relativos à acessibilidade foi submetido a processo de audiência pública em 2012, com sessões presenciais em setembro, em Brasília, e em outubro, em São Paulo.

O objetivo da norma é melhorar a qualidade do atendimento prestado aos passageiros com necessidade de assistência especial, para que possam desfrutar de oportunidades de viagem compatíveis às dos outros cidadãos, superando as barreiras físicas existentes e aperfeiçoando o fluxo de informações entre usuários e prestadores



de serviços. As mudanças propostas estão em sintonia com as disposições da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

As novas regras abrangem pessoas com deficiência, pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestantes, lactantes, pessoas acompanhadas de criança de colo, pessoas com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia como passageiro. A proposta não se aplica aos procedimentos de embarque e desembarque realizados fora do território nacional nem aos procedimentos prévios à viagem e durante o voo de uma etapa com partida fora do território nacional.

Mudanças – Uma das principais mudanças da nova regra em relação ao regulamento anterior (Resolução nº 09/2007 com vigência até 11/01/2014, quando será substituída) é transferir das companhias aéreas para o operador aeroportuário a responsabilidade pelo fornecimento de mecanismos adequados para o embarque ou desembarque de PNAE, o que pode ser feito com equipamento de ascenso ou descenso ou por rampa, quando necessários, como é o caso dos passageiros que necessitem de macas ou cadeiras de rodas. Ou seja, pela nova norma, o aeroporto tem que prover o equipamento, mas a realização do embarque e do desembarque continua sendo de responsabilidade das companhias aéreas, que podem utilizar os equipamentos disponíveis no aeroporto ou equipamentos próprios.

Para que os aeroportos disponham desses equipamentos, a ANAC instituiu cronograma que leva em conta o número de passageiros movimentados em cada aeroporto – até dezembro de 2013 para aeroportos que movimentaram mais de dois milhões de passageiros/ano, até dezembro de 2014 para aeroportos com mais de 500 mil passageiros/ano e até dezembro de 2015 para aeroportos que movimentam 500 mil passageiros/ano ou menos. A norma também permite que o embarque ou desembarque em aeronaves, cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à

cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60 m, possa ser feito por outros meios, desde que mantidas a segurança e a dignidade do PNAE, ficando vedado carregá-lo manualmente, a não ser em situações que exijam evacuação de emergência da aeronave.

Limitação de PNAE a bordo – A Resolução no 280/2013 acaba com a limitação da quantidade de PNAE por voo: as companhias aéreas não poderão limitar esse número. Nos casos de passageiros que não possam realizar sozinhos os procedimentos para abandono de aeronave em caso de emergência, a empresa poderá providenciar acompanhante ou autorizar o acompanhante indicado pelo passageiro, que pagará valor igual ou inferior a 20% do valor do bilhete do PNAE.

Acompanhante – Ao passageiro cabe informar às companhias aéreas as assistências especiais necessárias (em resposta ao questionamento do operador) no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, com antecedência mínima de 48 horas antes da partida do voo para casos gerais e 72 horas nos casos em que é necessário acompanhante (viagem em maca ou incubadora; impedimento de natureza mental ou intelectual que não permita a compreensão das instruções de voo; e/ou não possa atender suas necessidades fisiológicas sem assistência). Nesses casos, o operador deve prover um acompanhante próprio, ou exigir a presença de uma pessoa que tenha mais de 18 anos e possua condições de auxiliar ao PNAE. Além disso, os acompanhantes devem viajar na mesma classe e em assento adjacente ao do passageiro ao qual esteja assistindo. Como mencionado anteriormente, a cobrança pelo assento do acompanhante será de valor igual ou inferior a 20% do valor do bilhete do PNAE.

Braços móveis – Para ampliar os espaços adequados aos PNAE, a resolução determina que o operador aéreo amplie de 10% para 50% o número de assentos de corredor com braços móveis em aeronaves com 30 assentos ou mais,

tendo em vista que os assentos do meio já dispõem desse mecanismo. Esses assentos especiais (com braços móveis) estarão localizados na dianteira e na traseira da aeronave, o mais próximo possível das saídas.

Cão-guia e transporte de equipamentos

– O cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento devem ser transportados gratuitamente no chão da cabine da aeronave, de modo a não obstruir o corredor da aeronave, em local adjacente ao de seu dono e sob seu controle, desde que equipado com arreo. O operador aéreo deve transportar, também gratuitamente, até uma peça relativa à ajuda técnica de locomoção do PNAE (como cadeira de rodas, muletas especiais, dentre outros). Esse transporte será realizado na cabine da aeronave, quando for necessário, e nos demais casos quando houver espaço adequado. Quando forem transportados no compartimento de bagagem, os itens serão considerados frágeis e prioritários, devendo ser transportados no mesmo voo que o PNAE. No caso de extravio ou avaria de peças de ajuda técnica ou de equipamentos médicos, o operador aéreo deverá providenciar, no desembarque, a substituição imediata por item equivalente.

Registros de atendimento – As companhias aéreas e os operadores aeroportuários deverão estabelecer programas de treinamento de pessoal, bem como dispor de sistema de controle de qualidade do serviço prestado ao PNAE, com manutenção dos registros dos atendimentos por dois anos para fins de fiscalização, acompanhamento e controle.

Funcionário responsável por acessibilidade

– A ANAC também estabelece que as empresas e o operador aeroportuário mantenham funcionário responsável por acessibilidade preparado para dar soluções tempestivas a situações que se apresentarem caso a caso.

Outras alterações – A nova regra deixa claro, ainda, a responsabilidade pela assistência ao PNAE em conexões, evitando que o passageiro fique desassistido nesses períodos de viagem. Quando o PNAE não informar previamente a necessidade de assistência especial, a empresa o informará sobre os procedimentos de embarque, que só será realizado mediante aceitação do passageiro.

Atestado – Quando as companhias solicitarem do passageiro a apresentação de atestado (*Medical Information Form*), a análise do documento e a comunicação ao passageiro terão que ser feitas em até 48 horas, para que tenha tempo hábil para o planejamento de sua viagem, bem como, quando for o caso, busque outro transportador. A recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE deve ser justificada por escrito no prazo de 10 (dez) dias. Ainda segundo a nova norma da ANAC, passageiros PNAE com condição permanente e estável poderão ficar isentos de apresentação de documentos médicos a cada viagem, a exemplo do que é praticado em outros países do mundo.

Sanções – Pelo novo regulamento da ANAC, as multas por descumprimento da norma variam entre R\$ 10 mil, R\$ 17,5 mil ou R\$ 25 mil por infração.

REGULAÇÃO ECONÔMICA DO SETOR AÉREO

Acompanhamento do mercado de transporte aéreo

Passageiros Transportados

O transporte aéreo vem alcançando expressivo crescimento nos últimos 10 anos. O número de passageiros transportados triplicou em uma década. Em 2013, o número de passageiros pagos transportados por empresas brasileiras e estrangeiras em voos domésticos e internacio-

nais cresceu 1,6% quando comparado a 2012, alcançando 108,9 milhões. O número é apurado com base nos dados estatísticos recebidos mensalmente das empresas aéreas, em cumprimento à Resolução nº 191/2011 da ANAC.

Ano	Doméstico	Internacional	Total	Varição %
2002	31.034.379	7.282.636	38.317.015	-
2003	29.113.869	8.088.652	37.202.521	(2,91)
2004	32.073.838	9.140.820	41.214.658	10,78
2005	38.719.611	10.403.160	49.122.771	19,19
2006	43.191.160	10.820.221	54.011.381	9,95
2007	47.365.935	12.309.214	59.675.149	10,49
2008	50.121.221	13.400.560	63.521.781	6,45
2009	57.123.672	12.600.247	69.723.919	9,76
2010	70.148.029	15.371.738	85.519.767	22,65
2011	82.072.797	17.868.640	99.941.437	16,86
2012	88.665.183	18.510.914	107.176.097	7,24
2013	89.965.774	18.953.866	108.919.640	1,63

Fonte: Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) da ANAC em 31/12/2013.

Tarifas Aéreas

A ANAC acompanha mensalmente o valor dos bilhetes comercializados pelas empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que operam voos no Brasil. Esse monitoramento permite que a Agência observe os efeitos da liberdade tarifária no mercado. Ao se comparar a Tarifa Aérea Média Doméstica de 2013 com aquela apurada em 2002, verificou-se uma redução de 40%.

Segundo o estudo da ANAC, em 2013, 58,9% das passagens vendidas para voos domésticos apresentaram tarifa aérea inferior a R\$ 300, um

percentual que aumenta para 72,7% se o valor considerado for de até R\$ 400,00 por bilhete. A Tarifa Aérea Média Doméstica em 2013 foi de R\$ 326,72, valor 4,6% superior ao apurado em 2012 e 40% inferior ao de 2002 – quando o valor da tarifa média era de R\$ 545,62. Ainda em 2013, apenas 0,5% dos assentos foram comercializados a preços acima de R\$ 1.500,00 e 9,8% foram vendidos com tarifa aérea inferior a R\$ 100. Em 2002, estes percentuais foram de 1,8% e 0%, respectivamente.

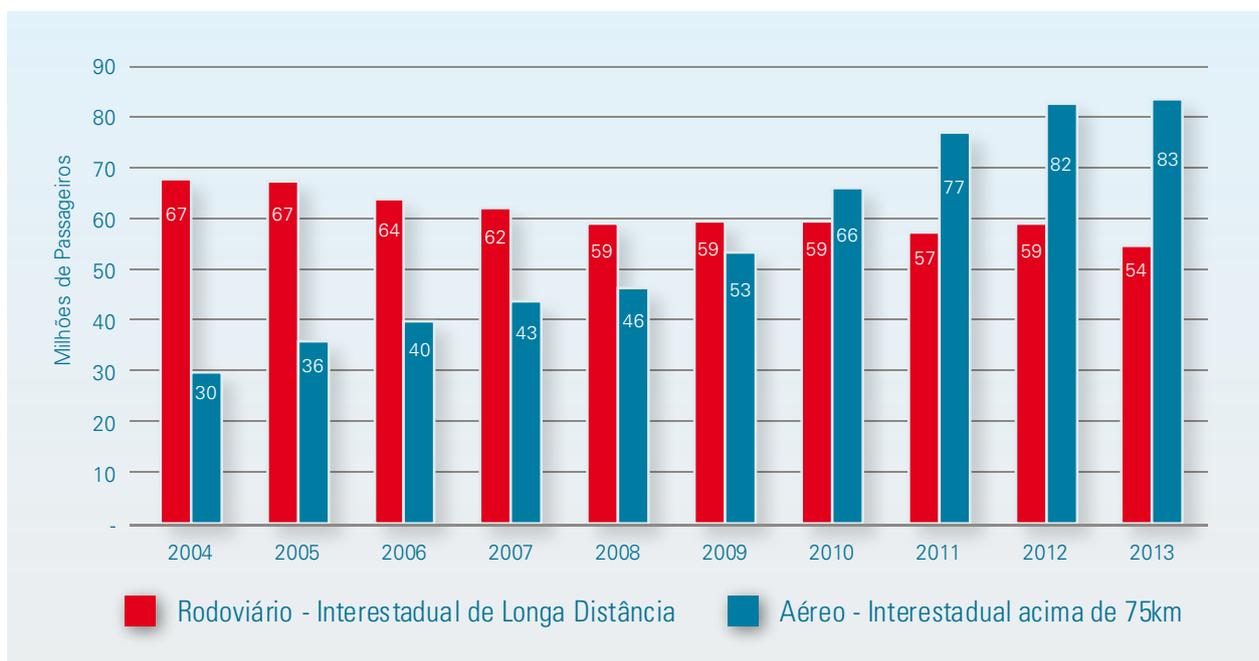
A apuração da Tarifa Aérea Média é feita com base nos dados de mais de 50 milhões de bilhetes de passagem anualmente vendidos ao público em geral por todas as empresas de transporte aéreo regular de passageiros em todas as linhas aéreas domésticas (mais de 7.800). Os valores são atualizados pelo IPCA para fins de elaboração do relatório.

Transporte Aéreo x Transporte Rodoviário

Observando o mercado de transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km nos últimos dez anos, constata-se uma inversão da participação dos modais rodoviário e aéreo. Em 2004, o

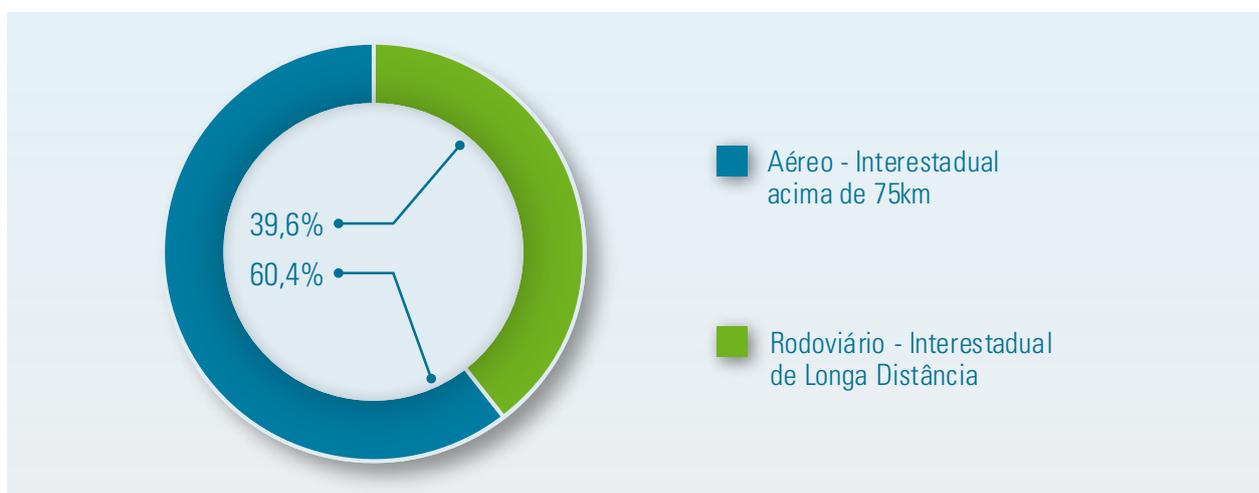
modal rodoviário respondia por 69,2% dos passageiros transportados neste mercado. No entanto, a partir de 2010, o modal aéreo passou transportar a maior parte dos passageiros, tendo alcançado participação de 60,4% em 2013.

Comparativo de passageiros interestaduais de longa distância transportados – 2004 a 2013



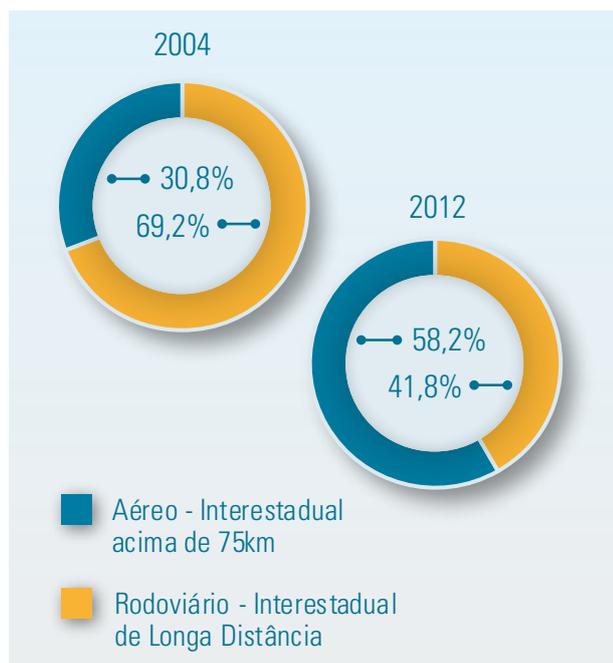
Fonte: SRE da ANAC e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 31/12/2013.

Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2013



Fonte: SRE da ANAC e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 31/12/2013.

Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2012 e 2004



Fonte: SRE da ANAC e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Destinos atendidos

No ano de 2013, 126 destinos brasileiros foram atendidos pelas empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo regular de passageiros, com o aumento de quatro cidades em relação ao ano de 2012.

Voos realizados

Em 2013 foram realizados mais de 1 milhão de voos no Brasil, sendo 944,7 mil voos domésticos e 138,9 mil voos internacionais. O total representou uma redução de 3,9% em relação

ao número de 2012. A ANAC analisou 22.314 processos com pedidos de etapas de voos regulares e autorizações de voos não regulares via Sistema de Emissão e Controle de Autorização de Voo da ANAC (SIAVANAC) em 2013, um aumento em torno de 20% em relação a 2012, com uma diminuição do tempo de processamento dos pedidos de 5,73 dias (2012) para 4,88 dias (2013). Apenas em 2013, foram analisados 8.850 processos de inclusão, exclusão ou alteração de Horário de Transporte (HOTRAN), gerando o quantitativo estimado de mais de 206 mil processamentos de voos por semana, sendo aprovados mais de 78 mil voos semanais.

Acompanhamento da pontualidade e regularidade das empresas aéreas

Criado em 2012, o núcleo de monitoramento de voos da ANAC acompanha as operações de transporte aéreo regular de passageiros. O acompanhamento de pontualidade e regularidade das empresas aéreas permite maior controle da Agência, em tempo real, sobre o funcionamento do setor, com intervenções em casos de índices muito expressivos de atrasos e/ou cancelamentos de voos. Com o monitoramento *online* é possível observar os relatórios gerenciais de desempenho a cada duas horas. No monitoramento administrativo, é feito o estudo analítico das operações após o envio, por parte das empresas, de todas as operações realizadas no dia.

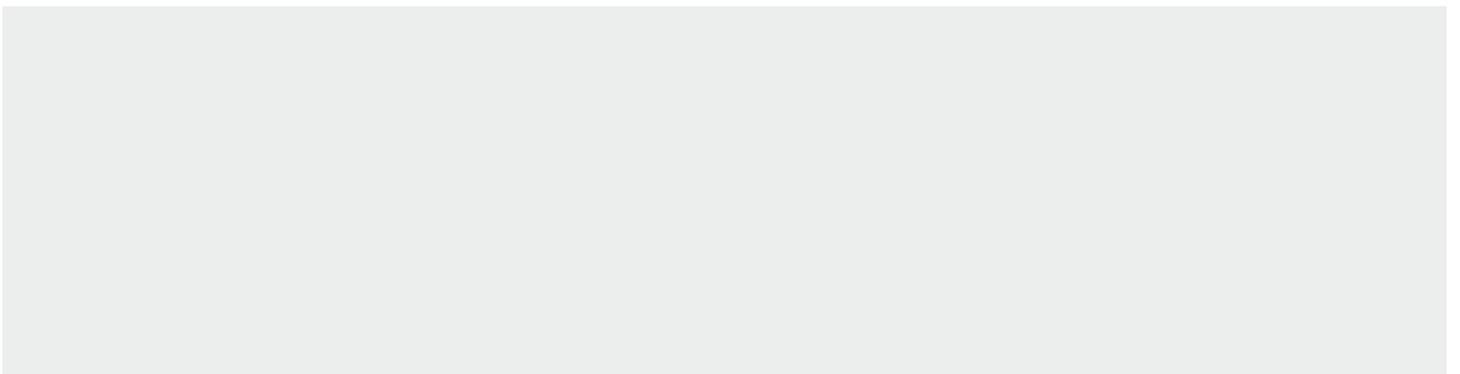
Desempenho das empresas aéreas em todos os aeroportos no último triênio



Fonte: SRE da ANAC em 31/12/2013.



CONCESSÕES DE AEROPORTOS





Divulgação Infraero

7. CONCESSÕES DE AEROPORTOS

A concessão de aeroportos tem como objetivo principal atrair investimentos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira, promovendo melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, constam nos contratos que foram celebrados e que são rigorosamente fiscalizados pelo Governo Federal por meio da ANAC.

As concessões realizadas em 2011 (Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN), em 2012 (Aeroportos de Brasília/DF, Guarulhos/SP e Viracopos/SP) e em 2013, nos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ), e Tancredo Neves - Confins (MG), visam acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda atual e futura pelo transporte aéreo, tendo em vista seu crescimento médio de 11% observado na última década.

CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE GALEÃO (RJ) E CONFINS (MG)

O processo de concessão dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG) foi anunciado pelo Governo Federal em 21 de dezembro de 2012, como parte do “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, um conjunto de medidas para melhorar a qualidade dos serviços e da infraestrutura aeroportuária do País.

O leilão de concessão dos dois aeroportos aconteceu simultaneamente em 22/11/2013, na BM&FBOVESPA, em São Paulo. Os dois aeroportos leiloados (Galeão e Confins) pelo Governo Federal foram arrematados pelo valor total de R\$ 20,838 bilhões, o que resultou em ágio médio de 253% em relação aos R\$ 5,924 bilhões definidos inicialmente para os dois aeroportos. As duas propostas vencedoras deste leilão, somadas, representaram a maior contribuição fixa ao sistema aeroportuário.

O Consórcio Aeroportos do Futuro, formado pelas empresas Changi e Odebrecht foi o vencedor do leilão pelo Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim (Galeão), com

oferta de R\$ 19,018 bilhões - 294% maior que o mínimo, que era de R\$ 4,828 bilhões. O Consórcio Aerobrasil, constituído por CCR, *Zurique Airport* e *Munich Airport*, será o administrador do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Confins), após ofertar R\$ 1,820 bilhão, montante 66% superior ao lance mínimo, que era de R\$ 1,096 bilhão.

O leilão, operacionalizado pela BM&FBOVESPA, durou cerca de 2 horas e foi disputado por cinco consórcios formados por 14 empresas, entre nacionais e estrangeiras. A disputa pelos dois aeroportos ocorreu de forma simultânea, para estimular a competição. O certame aconteceu 11 meses após o anúncio da decisão pela presidenta Dilma Rousseff, em dezembro de 2012. Os dois aeroportos foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização (PND), por meio do Decreto nº 7.896/2013.

Os recursos arrecadados a título de contribuição fixa serão recolhidos para o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), em parcelas

anuais corrigidas pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), de acordo com o prazo de concessão de cada aeroporto, que é de 30 anos para Confins e de 25 anos para Galeão.

O FNAC também receberá uma contribuição variável anual de 5% da receita bruta anual de cada aeroporto.



Divulgação Infraero

Informações sobre os aeroportos

Galeão (Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim) – RJ

Movimento atual: 17,5 milhões de passageiros/ano.

Movimento em 2038 (fim da concessão): 60 milhões de passageiros/ano.

Prazo de concessão: 25 anos (prorrogável uma vez por até 5 anos).

Lance mínimo: R\$ 4,828 bilhões.

Contribuição variável anual ao FNAC: 5% da receita bruta/ano.

Investimentos estimados: R\$ 5,7 bilhões.

Obras obrigatórias: • Construção de 26 pontes de embarque até 30/04/2016; • Construção de estacionamento com capacidade mínima para 1.850 veículos (fim de 2015); • Adequação das instalações para armazenamento de carga (para jogos olímpicos de 2016); • Ampliação do pátio de aeronaves até 30/04/2016; • Construção de sistema de pistas independentes até atingir o gatilho de 262.900 movimentos/ano.

Confins (Aeroporto Internacional Tancredo Neves) – Belo Horizonte (MG)

Movimento atual: 10,4 milhões de passageiros/ano.

Movimento em 2043 (fim da concessão): 43 milhões de passageiros/ano.

Prazo de concessão: 30 anos (prorrogável uma vez por até 5 anos).

Lance mínimo: R\$ 1,096 bilhão.

Contribuição variável anual ao FNAC: 5% da receita bruta/ano.

Investimentos estimados: R\$ 3,5 bilhões.

Obras obrigatórias: • Construção de novo terminal de passageiros com no mínimo 14 pontes de embarque até 30/04/2016 e vias terrestres associadas; • Ampliação do pátio de aeronaves até 30/04/2016; • Construção da segunda pista independente até 2020 ou gatilho de 198.000 movimentos/ano.

Melhorias imediatas

Melhorias de curto prazo na infraestrutura do aeroporto estão previstas no contrato de concessão, estabelecidas a partir da elaboração do Plano de Ações Imediatas (PAI). O objetivo desse plano é estruturar um conjunto de investimentos e intervenções operacionais de curto prazo para melhorar a experiência do usuário na utilização do aeroporto. São exemplos dessas ações imediatas melhoria de banheiros, reforma das sinalizações e acesso gratuito à Internet (*Wi-fi*).

Obras

Além disso, para as atuais concessões, as concessionárias vencedoras do Galeão (RJ) e de Confins (MG) deverão realizar uma série de obras obrigatórias para atender às necessidades atuais de cada aeroporto. Após essa primeira rodada de investimentos, as futuras ampliações ocorrerão pelo mecanismo de gatilhos de investimento, que serão disparados conforme o crescimento da demanda do aeroporto ao longo do tempo.

Indicadores de qualidade

Além dos investimentos obrigatórios, o Governo estipulou 32 Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) que contemplam diversos aspectos de qualidade do serviço prestado no aeroporto, como a disponibilidade de assentos, elevadores e escadas rolantes, entre outros. A avaliação da qualidade do serviço será feita pela aferição de indicadores objetivos e por meio de uma pesquisa de satisfação realizada com os próprios usuários. Os resultados obtidos poderão ter impacto no reajuste das tarifas recebidas pelo operador aeroportuário.

Transição

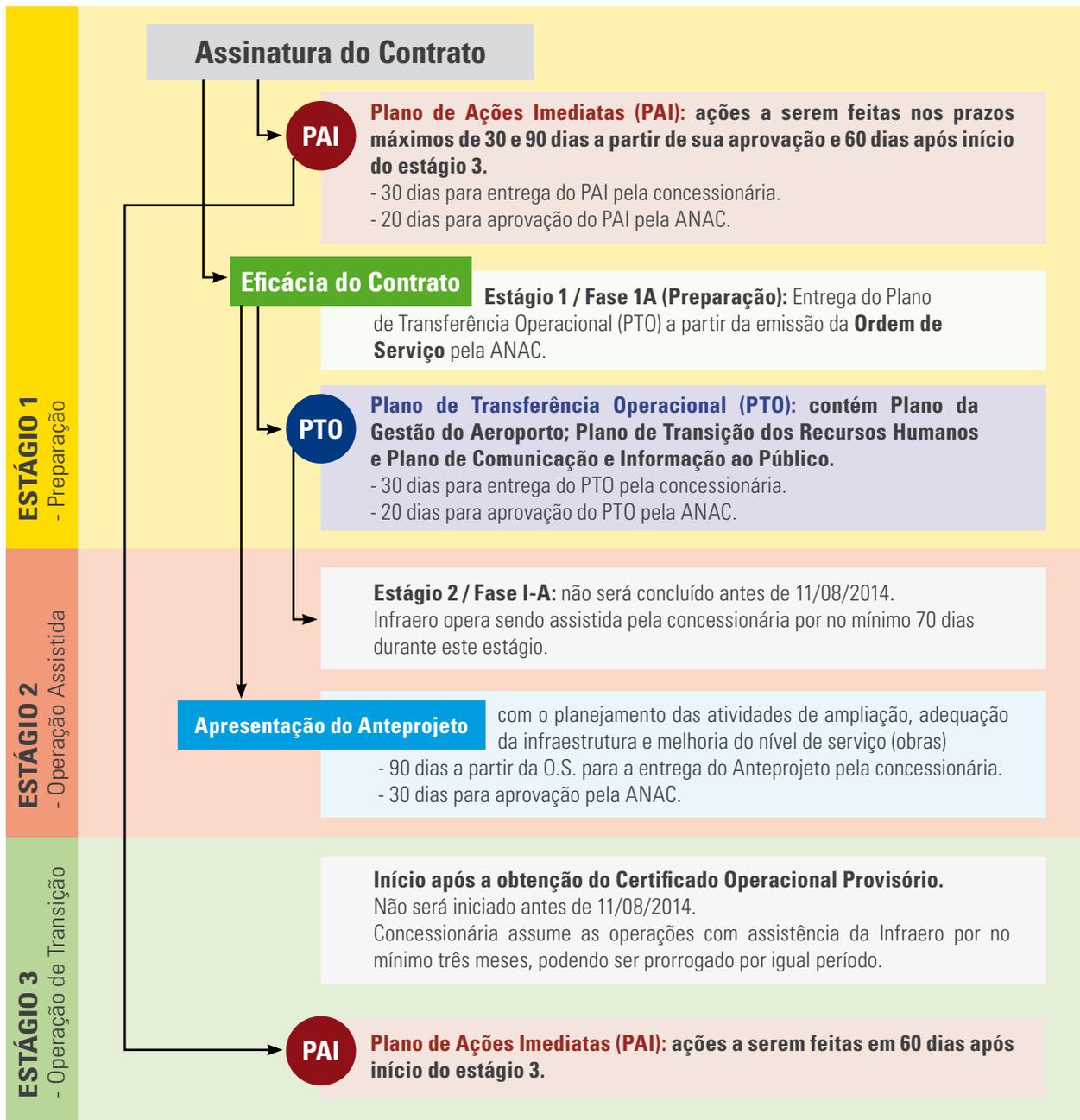
Após a assinatura do contrato, haverá um período de transição no qual a Infraero continuará a administrar o aeroporto, acompanhada pela concessionária aproximadamente nos primeiros 150 dias. Após esse período, a concessionária assume as operações do aeroporto em conjunto com a Infraero por mais três meses (prorrogável por até mais três meses). Depois dessa fase, a concessionária assume a totalidade das operações do aeroporto.



Divulgação Infraero

Próximos eventos

Fases da Concessão



RESULTADO DOS LEILÕES ANTERIORES (GRU, VCP, BSB E ASGA)

São Gonçalo do Amarante

O aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN) foi o primeiro aeroporto concedido no País. Em 2011, o Consórcio Inframérica arrematou o aeroporto pelo valor de R\$ 170 milhões, com ágio de 228,82%, e passou a ser o operador do aeroporto após a assinatura do contrato em 29/11/2011. O início das operações do novo aeroporto está previsto para janeiro de 2015, no entanto, a concessionária sinalizou sua conclusão para antes da Copa do Mundo de 2014, tendo um percentual de execução das obras de 79,89% ainda em dezembro de 2013.

Guarulhos, Viracopos e Brasília

O leilão para concessão dos aeroportos internacionais de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF), realizado em 06/02/2012, gerou ágio médio de 347,9%. O maior ágio do certame foi o do Aeroporto Presidente Juscelino Kubitscheck, em Brasília (DF), que obteve oferta de R\$

4,51 bilhões pelo Consórcio Inframérica, com ágio de 673,39% sobre o preço mínimo. Em segundo lugar ficou o Aeroporto Internacional de Guarulhos, com ágio de 373,51%, oferecido pelo Consórcio Invepar ACSA, cuja proposta foi de R\$ 16,21 bilhões. O Consórcio Aeroportos Brasil arrematou o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), com oferta de R\$ 3,821 bilhões, 159,75% acima do preço mínimo. A assinatura do contrato de concessão dos três aeroportos com as concessionárias vencedoras ocorreu em 14/06/2012.

Após a fase de transferência, as concessionárias assumiram o controle das operações dos aeroportos de Brasília (01/12/2012), Guarulhos (15/11/2012) e Viracopos (14/11/2012) e passaram a realizar os investimentos obrigatórios, com o primeiro ciclo de entregas previsto para 24/05/2014 (BSB), 11/05/2014 (GRU) e 11/05/2014 (VCP).

Execução das obras dos aeroportos concedidos até o final de 2013:

Aeroporto	Previsto Acumulado Dez/2013	Executado Acumulado Dez/2013	Diferença	Valor Total Investido	Valor total previsto para a Fase I-B
Guarulhos (SP)	86,86%	84,87%	-1,99%	R\$ 1.645.026.050	R\$ 1.938.366.380
Viracopos (SP)	79,97%	78,24%	-1,73%	R\$ 1.615.676.263	R\$ 2.065.041.002
Brasília (DF)	80,12%	70,77%	-9,35%	R\$ 610.923.366	R\$ 863.289.040
São Gonçalo do Amarante (RN)	72,54%	79,89%	7,35%	R\$ 308.993.437	R\$ 386.786.802
Total				R\$ 4.180.619.117	R\$ 5.253.483.223

Fonte: Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) da ANAC em 31/12/2013.

Melhorias implementadas nos aeroportos concedidos até dezembro/2013:

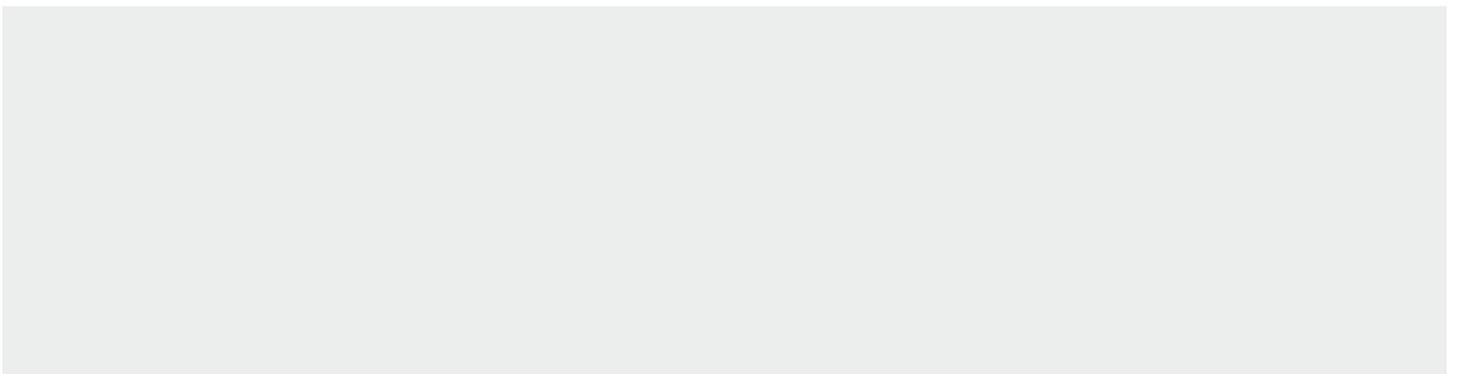
Aeroporto	Melhorias	Próximos marcos - 2014
Brasília (DF)	<ul style="list-style-type: none"> • 1.800 vagas extras de estacionamento de veículos; • Ampliação do número de sanitários e reforma dos existentes; • Alargamento da pista de rolamento de aeronaves Kilo para aeronaves código E; • Ampliação da área de inspeção de embarque doméstico (8 de um total de 12); • Instalação de 5 esteiras para restituição de bagagem e ampliação dessa área; • Ampliação das Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas quatro cabeceiras (melhoria da segurança operacional); • Remoção de parte dos obstáculos nas áreas das pistas e melhoria, recuperação e nivelamento de faixa preparada ao longo das pistas (melhoria da segurança operacional); • Revitalização e melhoria da sinalização de <i>wayfinding</i> (sinalizações sobre áreas de embarque, de bagagens etc), além da troca de forro e recuperação de pintura dos terminais, entre outras melhorias pontuais; • Reforma e ampliação do Terminal 2 de passageiros: revisão da iluminação, impermeabilização, nova cobertura com aumento da área externa abrigada, substituição de piso e forro, novas opções de serviços e produtos, expansão da área de embarque e das salas de restituição de bagagens com adição de mais um conjunto de esteiras, pintura etc; 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Retrofit</i> (modernização) dos terminais existentes, com revisão da iluminação, impermeabilização, polimento e troca de piso, troca de forro, recuperação de pintura, acréscimo de balcões de <i>check-in</i> etc (até maio de 2014); • Início da operação do PÍER SUL com 10 novas posições de aeronaves com embarque e desembarque por ponte e quase 30 mil m² a mais de sala de embarque e processamento de passageiros embarcando; • Conclusão da duplicação do meio-fio de embarque (viaduto de veículos) e do viaduto de aeronaves, além da nova central de utilidades do aeroporto; • Início das operações do PÍER NORTE em maio de 2014. • Ampliação e Alargamento de outras pistas de rolamento de aeronaves; • Continuação da remoção de obstáculos situados na faixa de pista (drenagem);

Aeroporto	Melhorias	Próximos marcos - 2014
Guarulhos (SP)	<ul style="list-style-type: none"> • Cerca de 2700 vagas a mais de estacionamento de veículos – edifício garagem (EDG1); • Quase 800 vagas a mais no estacionamento de veículos – bolsões de estacionamento; • Reforma e ampliação dos sanitários nos terminais existentes (T1 e T2) do aeroporto; • <i>Retrofit</i> (modernização) dos terminais existentes, com revisão da iluminação, polimento de piso, troca de forro, recuperação de pintura etc.; • Revitalização de <i>wayfinding</i> (sinalizações sobre áreas de embarque, de bagagens etc); • Nova área de estadia de aeronaves (pátio L com capacidade para 13 aeronaves tipo C); • Novas opções de serviços e lojas: em andamento, com cerca de 10 novas lojas já instaladas; • Construção/ampliação de nova loja alfandegada <i>free tax</i> em GRU para atendimento a passageiros de voos internacionais; • Instalação de bicicletário; • Nova praça de alimentação; • Reforma e construção da pista <i>taxiway</i>: melhora significativamente a operação no aeroporto com menor tempo de taxiamento (<i>turnaround</i>), possibilita maior flexibilidade em intervenções nas demais áreas do lado ar, sendo infraestrutura essencial para operação do novo terminal 3. 	<ul style="list-style-type: none"> • Início da operação do Terminal 3 com mais de 200 mil m² de área construída e 20 novas posições de aeronaves, todas com ponte de embarque; • Operação da nova Central de Utilidades de todo o novo sistema viário (vias e viadutos novos); • Ampliação das áreas de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas 4 cabeceiras até abril de 2014 (melhoria da segurança operacional); • Remoção de obstáculos nas áreas das pistas e melhoria, recuperação e nivelamento de faixa preparada ao longo das pistas (melhoria da segurança operacional).

Aeroporto	Melhorias	Próximos marcos - 2014
Viracopos (SP)	<ul style="list-style-type: none"> • Criação de mais de 3.000 vagas e reforma da iluminação, passeios e cercas do estacionamento, além de reforço na segurança do local; • Novo pátio de aeronaves do tipo ATR com ampliação da capacidade do aeroporto; • Reforma e ampliação dos sanitários do aeroporto; • <i>Retrofit</i> (modernização) do terminal existente, com revisão da iluminação, polimento de piso, etc; • Instalação e operação de nova loja alfandegada <i>free tax</i> em VCP para atendimento a passageiros de voos internacionais; • Nova sinalização informativa – <i>wayfinding</i> (sinalizações sobre área de embarque, bagagens, troca de forro, recuperação de pintura etc); • Novas opções de serviços e lojas; • Instalação de rampas e outros dispositivos para melhoria da acessibilidade de usuários com dificuldade de locomoção aos terminais existentes; • Melhorias e revisão do fluxo de veículos para embarque e desembarque em frente ao terminal existente; • Construção de um terminal de ônibus turístico e outros em frente ao terminal existente; • Ampliação das salas de embarque e desembarque no terminal existente: mais de 5 mil m². 	<ul style="list-style-type: none"> • Início da operação do novo terminal com mais de 140 mil m² de área construída e 28 novas posições de aeronaves, todas com ponte de embarque; • Acréscimo de mais 7 posições remotas de aeronaves; • Operação da nova central de utilidades e de todo o novo sistema viário; • Operação do novo edifício garagem, com mais 4000 novas vagas; • Ampliação das Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas 2 cabeceiras (melhoria da segurança operacional); • Remoção de obstáculos nas áreas das pistas e melhoria, recuperação e nivelamento de faixa preparada ao longo das pistas (melhoria da segurança operacional).



ANAC E O SETOR AÉREO EM NÚMEROS





Acervo ANAC

8. ANAC E O SETOR AÉREO EM NÚMEROS

OPERAÇÕES ESPECIAIS DE FISCALIZAÇÃO

Operações Especiais de Fiscalização da Aviação Geral

Numero de Operações Anuais

2013
Quatro Operações "Voe Seguro" (ANAC + DCEA + PF + RFB)
Uma Operação "Ágata" (ANAC + PF + COMGAR)
Uma Operação "Sentinela Aérea" (ANAC + PF + SSP SP)

Operações Especiais de Fiscalização nos Serviços de Passageiros

Operações Anuais

2013
Operação "Feliz 2013"
Operação "Carnaval"
Operação "Copa das Confederações"
Operação "JMJ" (Jornada Mundial da Juventude)

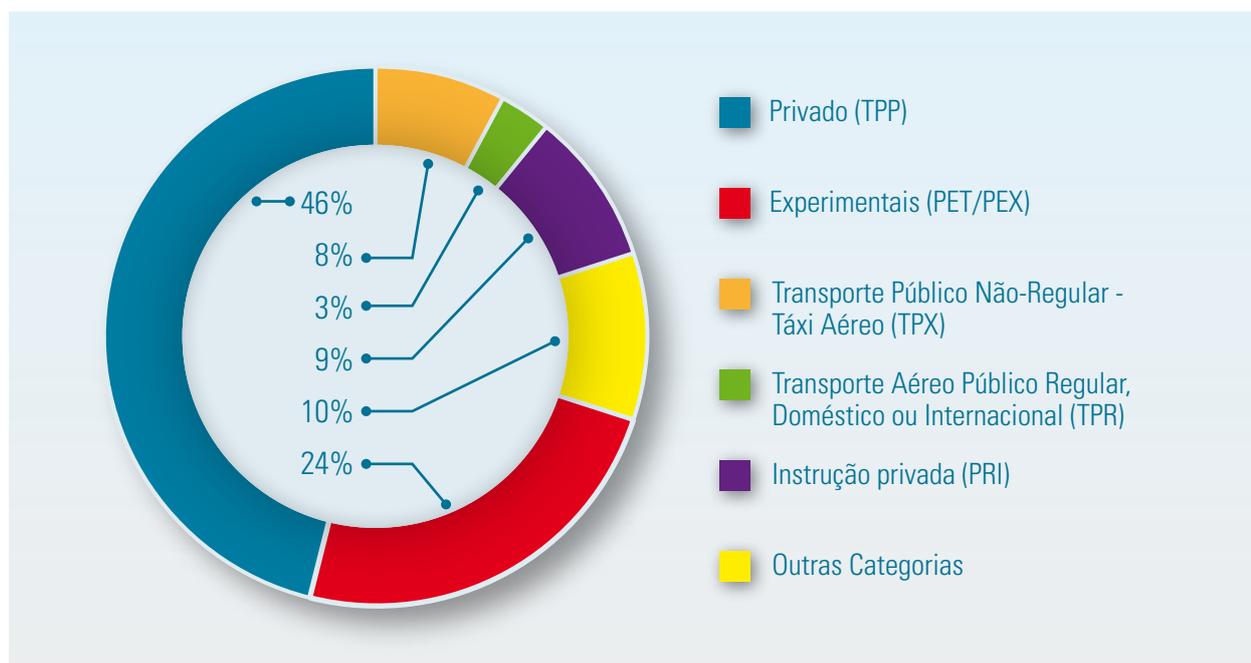
FROTA DE AERONAVES

A frota de aeronaves registradas na ANAC teve um aumento de 4,52% em relação ao ano de 2012. Na frota atual, que conta com mais de 20 mil aeronaves, o maior destaque foi para o crescimento do número de registros de aeronaves

de instrução (8,28%) e de aeronaves privadas (5,16%) em comparação ao ano anterior.

Veja abaixo os percentuais da distribuição de frota por categoria de registro.

Distribuição da frota por categoria de registro



Fonte: Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) da ANAC em 31/12/2013.

Aeronaves Experimentais: São as aeronaves não certificadas, mas apenas registradas na Agência, como aeronaves de fabricação caseira, ultraleves, balões, dirigíveis, girocópteros, entre outras.

Aeronaves Privadas (TPP): São as aeronaves de uso privado, como jatinhos, aeronaves e helicópteros de empresas particulares. Geralmente usadas na aviação executiva.

Transporte Público Não Regular / táxi-aéreo (TPX): Aeronaves ou helicópteros de empresas de táxi-aéreo registradas em 2013.

Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional (TPR): Aeronaves de linha aérea que realizam o transporte de passageiros e/ou carga regularmente, usadas na prestação do serviço de transporte aéreo mais popular.

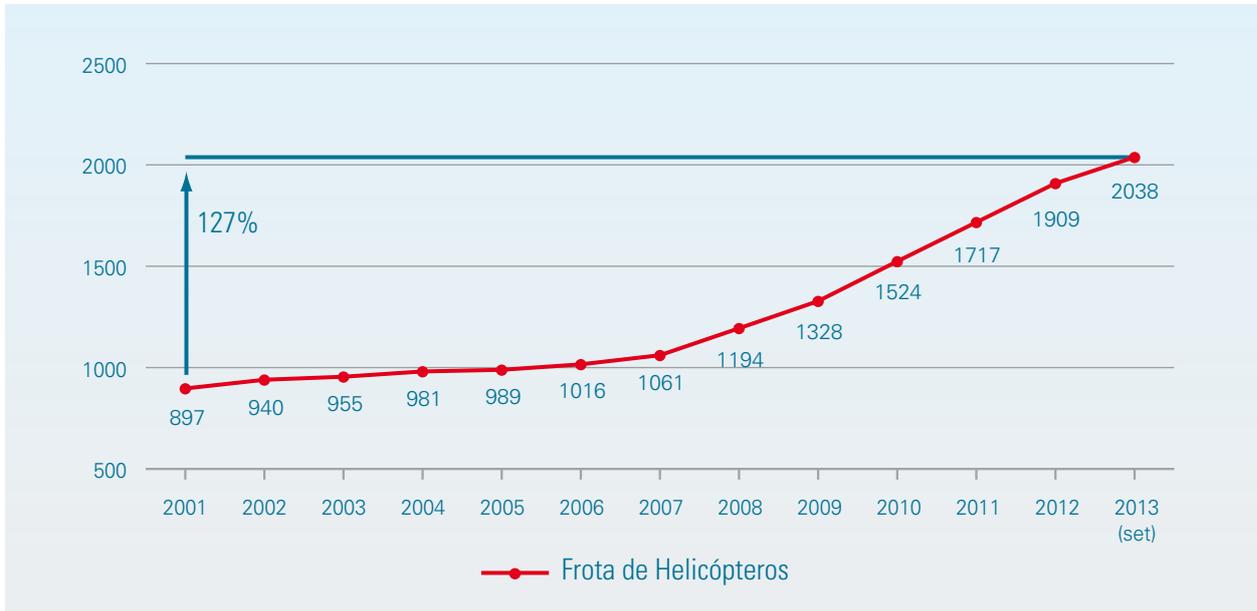
Instrução privada (PRI): Aeronaves que pertencem às escolas de aviação civil e são usadas para instrução e formação de pilotos.

Outras categorias: Aeronaves que estão com o registro pendente, ou que não se enquadram nas categorias acima.

Helicópteros

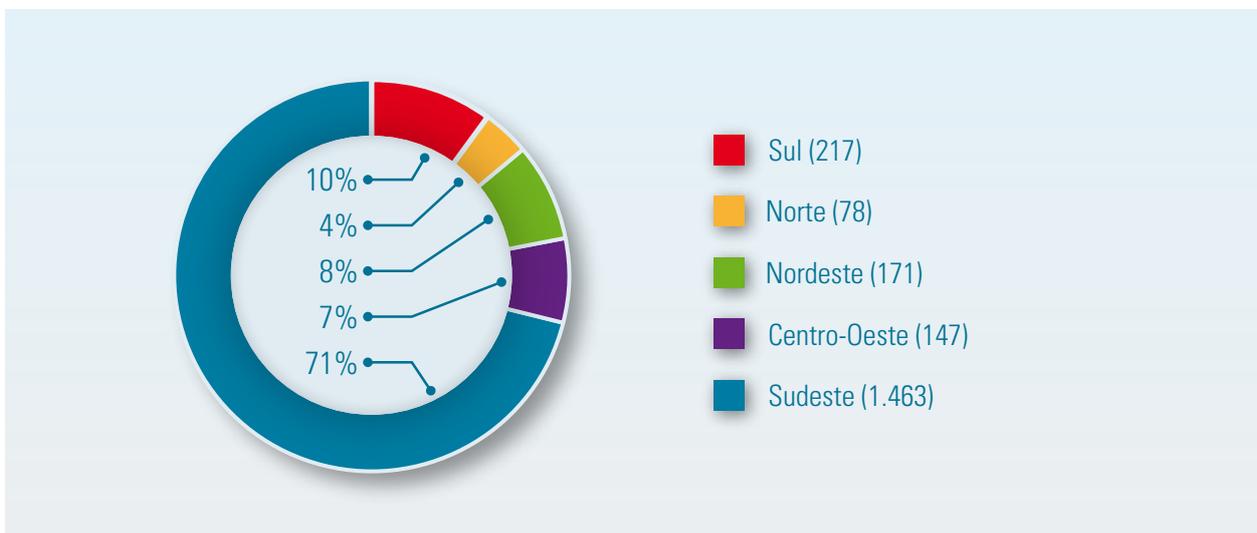
O número de helicópteros cresceu 8,75%, passando de uma frota de 1.909 aeronaves em 2012 para 2.076 em 2013.

Taxa de crescimento anual da frota nacional de helicópteros



Fonte: Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) da ANAC em 31/12/2013.

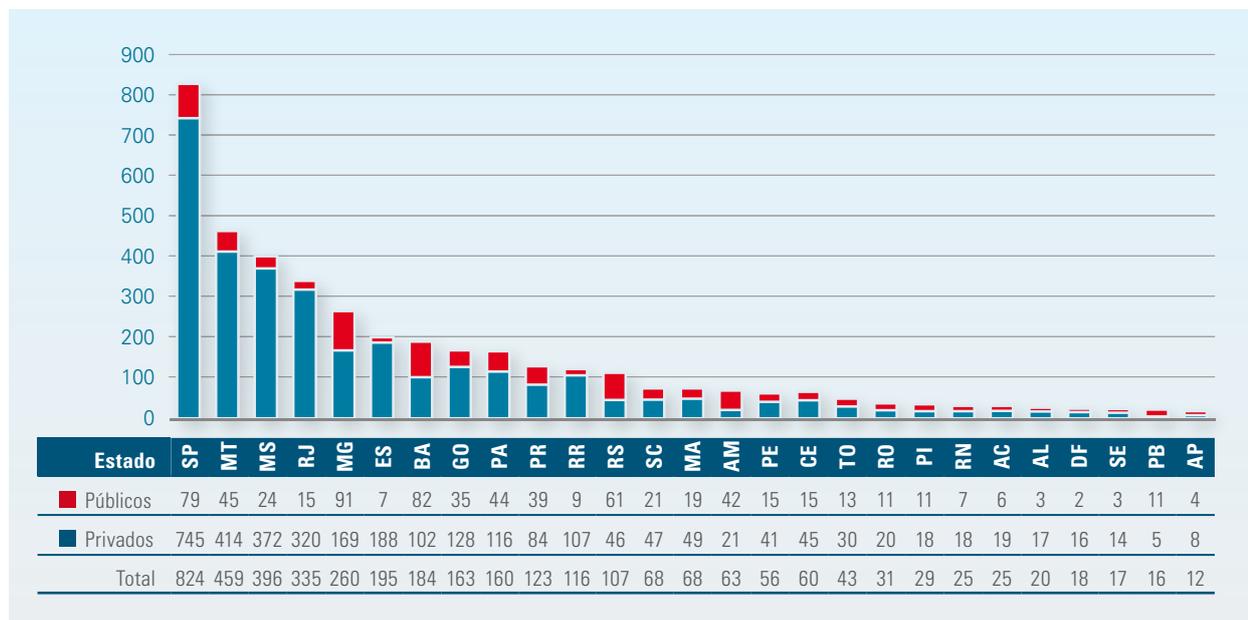
Distribuição de helicópteros por região



Fonte: Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) da ANAC em 31/12/2013.

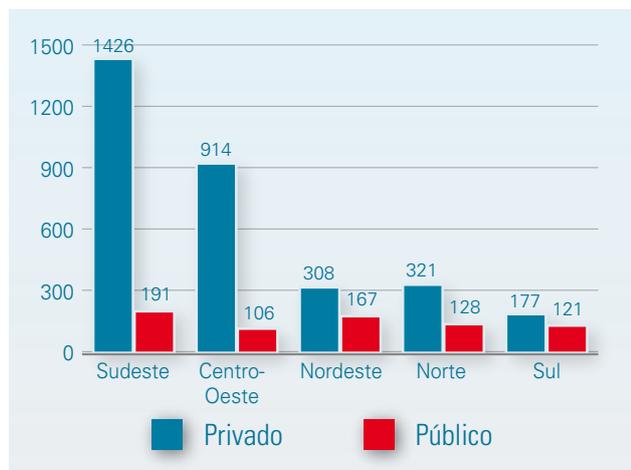
AERÓDROMOS

Aeródromos por Unidade da Federação



Fonte: Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC em 31/12/2013.

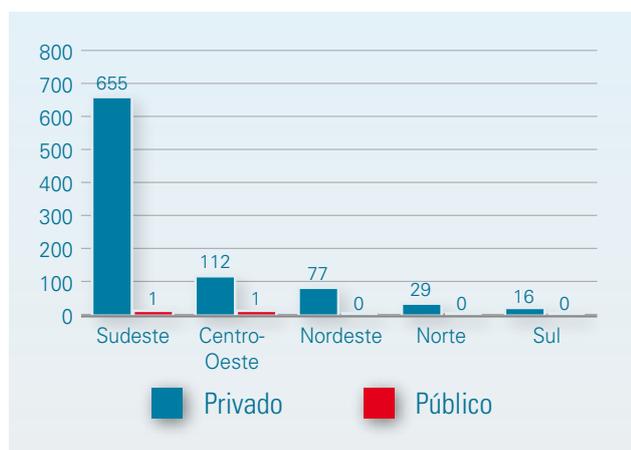
Aeródromos por região



Aeródromos por Região			
	Privado	Público	Total
Sudeste	1426	191	1617
Centro-Oeste	914	106	1020
Nordeste	308	167	475
Norte	321	128	449
Sul	177	121	298

Fonte: Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC em 31/12/2013.

Helipontos por região



Helipontos por Região			
	Privado	Público	Total
Sudeste	655	1	656
Centro-Oeste	112	1	113
Nordeste	77	0	77
Norte	29	0	29
Sul	16	0	16

Fonte: Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC em 31/12/2013.

REGULAÇÃO DE SERVIÇOS AÉREOS

Número de empresas aéreas autorizadas a operar no país

Modalidade		Total
Regular	Operante	18
	Inoperante	22
Não Regular (Port. 536/1999)		1
Táxi-Aéreo		167
Serv. Aéreo Especializado (SAE)		303
Táxi-Aéreo e SAE		26
TOTAL		537

Fonte: Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC em 31/12/2013.

Número de licenças e habilitações do pessoal da aviação civil

Licença	Feminino	Masculino	Total
Comissario	13.773	6.084	19.857
Mecanico de voo		375	375
Piloto privado - avião	1.052	46.932	47.984
Piloto privado - helicóptero	224	9.930	10.154
Piloto privado - planador	34	5.054	5.088
Piloto comercial - avião	692	39.539	40.231
Piloto comercial - helicóptero	161	8.191	8.352
Piloto comercial - planador		40	40
Piloto de linha aérea - avião	71	14.537	14.608
Piloto de linha aérea - helicóptero	37	2.872	2.909
Piloto de recreio	13	2.004	2.017
Piloto desportivo	4	395	399

Fonte: Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC em 31/12/2013.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 260, 09/01/2013**. Declara a inaplicabilidade da Portaria nº 453/GM5, de 2 de agosto de 1991, revoga a Portaria nº 494/DGAC, de 26 de março de 2003, e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 261, 22/01/2013**. Revoga a IAC 2301-0776.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 262, 29/01/2013**. Aprova as Emendas no 01 aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil nº 121 e 135.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 265, 05/03/2013**. Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 43.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 266, 05/03/2013**. Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 267, 05/03/2013**. Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 145.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 268, 18/03/2013**. Estabelece procedimentos para usuários do Sistema Decolagem Certa - DCERTA.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 272, 14/05/2013**. Altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 65.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 273, 29/05/2013**. Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 120.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 288, 24/09/2013**. Revoga a IAC 153-1003.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 296, 10/12/2013**. Revoga as Instruções de Aviação Civil nº 1604 e nº 2222.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 297, 10/12/2013**. Revoga a Resolução nº 107, de 30 de junho de 2009.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 298, 16/12/2013**. Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à definição de uma condição de aterrissagem com carregamento de arfagem que considere os efeitos do sistema de frenagem automático.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 298, 16/12/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à definição de uma condição de aterrissagem com carregamento de arfagem que considere os efeitos do sistema de frenagem automático.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 295, 26/11/2013.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável ao sistema de geração e distribuição de energia elétrica.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 294, 26/11/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável ao sistema de controle eletrônico de voo.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 293, 19/11/2013.** Dispõe sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 292, 31/10/2013.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável aos comandos de voo do tipo manche lateral (*side stick*).

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 290, 08/10/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável às forças limite aplicadas pelo piloto ao manche lateral (*side stick*) para o controle longitudinal (arfagem) e o controle lateral (rolamento).

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 289, 08/10/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável ao sistema de controle eletrônico de voo com relação à estabilidade lateral direcional e longitudinal, bem como a alerta de baixa energia.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 287, 24/09/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável ao uso do sistema ATTCS (Sistema Automático de Controle de Tração de Decolagem) para arremetida.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 286, 24/09/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável aos múltiplos modos de operação do sistema de controle de voo.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 285, 24/09/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à notificação da tripulação de voo sobre a posição das superfícies de controle.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 284, 24/09/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-145, aplicável à película hidrofóbica a ser utilizada no lugar de limpadores de para-brisas.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 283, 17/09/2013.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável à película hidrofóbica a ser utilizada no lugar de limpadores de para-brisas.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 282, 17/09/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à recuperação de manobra por um sistema automático de voo com uma instalação de um sistema protetor de alta velocidade incorporado nas leis de controle de voo, o qual atinge velocidades de mergulho menores.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 271, 09/04/2013.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à parada súbita de motor e APU.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 263, 05/03/2013.** Aprova a Emenda nº 132 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 264, 05/03/2013.** Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 26.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 269, 18/03/2013.** Aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil no 34.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 270, 09/04/2013.** Altera a Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 280, 11/07/2013.** Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 279, 10/07/2013.** Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 299, 16/12/2013.** Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 291, 30/10/2013.** Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.

