

# RELATÓRIO DE DESEMPENHO REGULATÓRIO 2008



# **RELATÓRIO DE DESEMPENHO REGULATÓRIO 2008**

## ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

### DIRETORES

Solange Paiva Vieira  
Claudio Passos Simão  
Marcelo Pacheco dos Guarany  
Alexandre Gomes de Barros  
Ronaldo Seroa da Motta

### SUPERINTENDENTES

Anderson Ribeiro Correia  
Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino  
Dino Ishikura  
Edison Bernardes dos Santos  
Franklin Nogueira Hoyer (interino)  
Gildenora Batista Dantas Milhomem  
Juliano Alcântara Noman  
Paulo Sérgio Braga Tafner

## RELATÓRIO DE DESEMPENHO REGULATÓRIO 2008

### COORDENAÇÃO TÉCNICA

Ronaldo Seroa da Motta

### COLABORAÇÃO

Eduardo Augusto Guimarães

### SUPERVISÃO E EDIÇÃO

Paulo Tafner  
Natália Ferreira  
Clarissa Barros

### APOIO TÉCNICO

Superintendência de Serviços Aéreos • Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária • Superintendência de Segurança Operacional • Superintendência de Aeronavegabilidade  
• Superintendência de Estudos, Pesquisa e Capacitação  
• Superintendência de Relações Internacionais • Superintendência de Administração e Finanças • Superintendência Executiva e de Planejamento Institucional • Assessores das Diretorias  
• Gerências Regionais • Assessorias Técnica, Parlamentar e de Comunicação Social • Gerência Técnica de Relacionamento com os Usuários • Ouvidoria.

### Projeto de Cooperação Técnica Internacional, BRA 01/801

### AGRADECIMENTOS

A todos os servidores da ANAC que, com o seu trabalho e empenho diário, tornaram possível a realização das atividades apresentadas neste relatório e possibilitaram à Agência o cumprimento de sua missão institucional.

### GRUPO EXPRESSÃO

Roberta Miller – Coordenação  
Silvia Noronha – Copydesk  
Heliete Vaitzman – Revisão

### PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Humberto Costa  
Maurício Santos

### FOTOS

Banco de Imagens ANAC 2008  
Arquivo ANAC – páginas 4, 6, 26-27, 98 e 101  
Arquivo Embraer – páginas 37 e 44-45

# SUMÁRIO

<b>PERFIL</b>	<b>5</b>
<b>MENSAGEM DA DIRETORIA</b>	<b>7</b>
<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>11</b>
<b>MISSÃO DA ANAC</b>	<b>13</b>
<b>O SETOR E SUAS INSTITUIÇÕES</b>	<b>17</b>
<b>ATIVIDADES REALIZADAS EM 2008</b>	<b>29</b>
REGULAÇÃO TÉCNICA: SEGURANÇA DA AVIAÇÃO E DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA CIVIL	30
REGULAÇÃO ECONÔMICA: SERVIÇOS AÉREOS E AEROPORTOS	46
FOMENTO: REGULAÇÃO E FOMENTO DA ATUAÇÃO DOS ESTADOS E MUNICÍPIOS	84
RELACIONAMENTO COM OS USUÁRIOS DO TRANSPORTE AÉREO	88
TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO	94
REESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL DA AGÊNCIA	100
REPRESENTAÇÃO DA ANAC NOS ORGANISMOS INTERNACIONAIS	102
ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO	104
INDICADORES DE 2008: A REALIZAÇÃO DA AGÊNCIA EM NÚMEROS	106
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>110</b>



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil

# PERFIL

## **NOME**

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

## **NATUREZA JURÍDICA**

Entidade integrante da Administração Federal Indireta, submetida ao regime autárquico especial, dotada de personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes; vinculada ao Ministério da Defesa (MD).

## **ENDEREÇOS**

### **Sede**

Aeroporto Internacional de Brasília  
Setor de Concessionárias, Lote 5, Brasília/DF  
CEP: 71.608-900  
Telefone: +55 (61) 3366.9200

### **Escritório no Rio de Janeiro**

Avenida Presidente Vargas, 850 – Centro, Rio de Janeiro/RJ  
CEP: 20.071-001  
Telefones: +55 (21) 3501.5000 / 3501.5985

### **internet**

[www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)

## **LEGISLAÇÃO BÁSICA VIGENTE**

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.  
([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm))

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986

Código Brasileiro da Aeronáutica  
([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7565.htm))

Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006

Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e aprova o seu regulamento.  
([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5731.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5731.htm))

Resolução nº 71, de 23 de janeiro de 2009

Altera o Regimento Interno da ANAC  
([http://www.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/RI\\_2009\\_Jan\\_com\\_RA2009-0071.pdf](http://www.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/RI_2009_Jan_com_RA2009-0071.pdf))



# MENSAGEM DA DIRETORIA

Neste ano de 2009, quando a Agência Nacional de Aviação Civil completa três anos de existência, sua Diretoria Colegiada tem a satisfação de apresentar à sociedade brasileira o seu primeiro **Relatório de Desempenho Regulatório**. Este relatório, além de cumprir um dispositivo legal, visa principalmente dar visibilidade às atividades regulatórias que nortearam o trabalho da Agência ao longo de 2008.

O ano que passou foi marcado pelo esforço da ANAC – integrada a todos os órgãos do Sistema de Aviação Civil do Brasil – para normalizar as operações da aviação regular, após os momentos críticos de 2006 e 2007, e ao mesmo tempo criar novos paradigmas que permitissem à sociedade e aos agentes sociais recuperarem a confiança na aviação como peça fundamental para o desenvolvimento econômico e a integração nacional.

Paralelamente, a segurança operacional dos serviços aéreos permanece como prioridade dentro do trabalho diário da ANAC e dos demais integrantes do Sistema de Aviação Civil – o Departamento de Controle do Espaço Aéreo da Aeronáutica, a Infraero, a Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa e as próprias companhias operadoras do serviço aéreo regular.

Consolidou-se assim o foco setorial em torno do trinômio **segurança-regulidade-pontualidade**. Os resultados obtidos no ano de 2008 são animadores. O índice de acidentes, ponderado pelo crescimento da aviação civil brasileira, registrou uma queda de cerca de 18% em relação ao ano de 2007. Ao comparar o segundo semestre de 2008 com o mesmo período de 2007 verifica-se que o índice de atrasos com o referencial de 30 minutos caiu à metade, de 28% para 14%. Ao mesmo tempo, o indicador de cancelamento de voos reduziu-se a quase um terço, de 6,5% para 2,7%.

A missão regulatória da Agência não se limita a restabelecer a regularidade dos serviços. Conforme seu marco legal, a ANAC deve promover a eficiência do setor e estimular a concorrência, em benefício da economia brasileira como um todo e de cada um dos usuários.

Reafirmando-se o marco regulatório da Agência, o Presidente da República aprovou recentemente a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), por meio

da edição do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. No documento, é destacado o propósito de “assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos âmbitos nacional, sul-americano e mundial”.

Nesse sentido, a ANAC desenvolveu uma série de iniciativas: a elaboração de medidas para retirar restrições não-operacionais em aeroportos centrais; a criação de regra de entrada em aeroportos com limitação de novos voos; a liberação das tarifas internacionais; e a preparação de um marco regulatório para a concessão dos aeroportos brasileiros à iniciativa privada.

A consolidação do trinômio **segurança-regularidade-pontualidade** na aviação civil do país não depende apenas do trabalho de fiscalização e normatização, mas principalmente de uma reforma estrutural no setor, sempre privilegiando o diálogo com os usuários, os representantes da comunidade aeronáutica, outras instituições da área de aviação, os executivos federal e estaduais, os órgãos de controle e o Congresso Nacional.

Este relatório é mais um instrumento de prestação de contas da ANAC para que a transparência dos seus atos contribua para a aplicação do marco regulatório estabelecido pelo Congresso Nacional e pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC). Não cabe à ANAC a formulação de política, mas sim a sua implementação, de modo a contribuir para a credibilidade regulatória tão necessária ao desenvolvimento do setor. As atividades aqui apresentadas refletem esse mandato da Agência.

Ao público em geral, esperamos que este documento esclareça o papel da ANAC e a forma como ela tem enfrentado seus desafios.

**Diretoria da ANAC**







# APRESENTAÇÃO

O presente relatório tem por objetivo dar transparência às ações realizadas pela ANAC em 2008, a fim de permitir à sociedade a compreensão do papel da Agência e o acompanhamento de suas atividades no setor de aviação civil no último ano, assegurando a publicidade de seus atos.

Criada por lei em 27 de setembro de 2005, a ANAC começou a atuar em 20 de março de 2006, a partir de sua instalação pelo Decreto presidencial nº 5.731. Pautada pela primazia do atendimento ao interesse público e do desenvolvimento e fomento da aviação civil, conforme definido por sua lei de criação, a ANAC desenvolveu, em 2008, grande variedade de atividades, incluindo-se desde a atualização dos valores de indenização para atrasos e extravios de bagagem – que estavam com defasagem de 13 anos – até a adoção de regras mais rigorosas de segurança de voo e de qualidade dos serviços oferecidos pelas empresas aéreas, com suas respectivas punições.

Com vistas a esclarecer o papel da ANAC no setor de aviação civil, o relatório tem início com a apresentação da missão da Agência, seguida das razões pelas quais são necessárias as regulações técnica e econômica.

Posteriormente, é apresentada a evolução do aparato institucional responsável pela regulação do setor no Brasil, com a criação da Agência em 2005, ao que se segue a descrição da atual estrutura institucional responsável pela atuação do Poder Público no setor. Para tal, são apresentados os órgãos e entidades vinculados e subordinados ao Ministério da Defesa e suas respectivas competências: o Conselho de Aviação Civil (CONAC), a Secretaria de Aviação Civil (SAC), o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) e a própria ANAC.

Finalmente, para assegurar o acompanhamento das atividades da Agência, são apresentadas as principais realizações de 2008, de forma contextualizada, explicando-se os antecedentes das ações adotadas.



# MISSÃO DA ANAC

Regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, criando incentivos à eficiência e à concorrência com imparcialidade na harmonização dos interesses dos agentes econômicos e na garantia do atendimento do interesse público.



## POR QUE REGULAR O SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL?

O setor aéreo é de grande relevância para o Brasil. É vital para o transporte de carga de vários setores da economia e para a expansão dos serviços, particularmente do turismo. Mais ainda, tendo em vista a característica continental do país – aliada à malha ferroviária restrita e a estradas muitas vezes em precário estado de conservação, o modal aéreo é o meio de transporte mais eficiente, e por vezes único, de acesso a determinadas regiões nacionais. A integração nacional (conexões interestaduais) e a integração externa (conexão com outros países) são, portanto, dependentes desse modal.

Em resumo, o modal aéreo é um importante indutor da alavancagem do crescimento econômico, uma vez que permite o eficiente escoamento produtivo e a viabilização do turismo nacional, importantes geradores de divisas para o país.

O setor de aviação carece de regulação, basicamente, por duas razões: uma de natureza técnica e outra econômica.

A **razão de natureza técnica** diz respeito à exigência de que as operações aéreas (tanto em terra como no ar) cumpram **requisitos rigorosos de segurança e treinamento da mão-de-obra**. Na ausência de regulamentação e fiscalização, a segurança e o treinamento poderiam ser de nível inadequado, colocando em risco a vida de passageiros e trabalhadores.

O regulador assume, portanto, a função de mitigar essa falha de mercado decorrente de uma assimetria de informação entre o consumidor e o prestador do serviço aéreo. Na ausência de regulação, o consumidor não teria garantias acerca da segurança e qualidade das operações aéreas e o custo para obter essas informações seria excessivamente alto e sem certeza de sucesso.

A **razão de natureza econômica** refere-se à necessidade de **otimização dos serviços oferecidos**, assegurando aos usuários melhor qualidade, maior diversidade e menores preços, e estimulando a expansão da demanda.

No passado, quando imperavam os altos custos de capital e a demanda era incipiente, a regulação econômica tinha cunho restritivo à concorrência, devido às características de monopólio natural da operação aeroportuária. Consequentemente, foram criadas barreiras à entrada de novas empresas, tanto na concessão de rotas como no acesso a aeroportos.

Ao contribuir para fortalecer a configuração oligopolística da aviação civil, a regulação restritiva permitiu que as poucas firmas atuantes praticassem preços acima dos que prevaleceriam num ambiente mais competitivo.

A expansão da demanda e a redução dos custos de capital e de operação num ambiente mais competitivo são imperativas para incentivar a geração de serviços a preços módicos.

As características de monopólio natural na infraestrutura podem persistir devido à presença de economias de escala e de elevados custos fundados. Isso resulta, na maioria das vezes, numa gestão aeroportuária centralizada,



Cabe ao regulador a normatização de regras de incentivo à eficiência e à concorrência. Concorrência esta que teve início nos serviços aéreos nos anos 1980 no exterior, e que ainda está em consolidação no Brasil.

com excessiva concentração de uso de certos aeroportos, e numa política tarifária que nem sempre incentiva a minimização de custos. Um ambiente competitivo entre aeroportos dependerá principalmente do crescimento da demanda, que só agora avança no Brasil.

Assim, a regulação de aeroportos deve controlar o poder monopolístico dos concessionários e inibir o uso das estruturas por um número reduzido de empresas.

As alocações de áreas comuns, horários de pouso e decolagem e serviços de pátio devem ser, além de eficientes, criadoras de incentivos à concorrência nos serviços aéreos, de forma a induzir a oferta de produtos diferenciados, com melhor qualidade de serviços e a preços competitivos.

Dessa forma, verifica-se o papel do regulador na normatização de regras que gerem incentivos à eficiência e viabilizem a concorrência. Concorrência esta que teve início nos serviços aéreos na década de 1980 nos Estados Unidos e em seguida na Europa, e que ainda se encontra em consolidação no Brasil. O ambiente mais competitivo só se consolidará com a remoção de barreiras à entrada de novas empresas, tanto na concessão dos serviços como no acesso a aeroportos.

Para atingir esses objetivos, o marco legal da ANAC conferiu à Agência diversos instrumentos regulatórios, dentre os quais destacam-se:

- Garantia de acesso das empresas às infraestruturas aeroportuárias, resguardando-se somente a capacidade operacional dos aeroportos e as normas de prestação do serviço adequado;
- Estabelecimento de normas que disciplinem o uso da infraestrutura e da prestação do serviço, de modo a estimular a eficiência, a regularidade e a pontualidade das operações;
- Garantia de liberdade tarifária para os operadores, de modo a permitir que seus ganhos de eficiência sejam repassados para os consumidores.

O aprimoramento do uso desses instrumentos é condição indispensável para o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil. A Agência assumiu esse compromisso, e as atividades realizadas ao longo do último ano refletem esse trabalho.



# O SETOR E SUAS INSTITUIÇÕES

## A EVOLUÇÃO DO APARATO INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL PELA REGULAÇÃO: CRIAÇÃO DA ANAC

Desde a segunda metade da década de 1990, a implantação de um novo modelo de regulação da atividade econômica brasileira introduziu modificações importantes nas práticas vigentes. Passou-se a fazer uma distinção clara entre as funções de formulação da política pública voltada para um setor econômico – atribuída ao Ministério setorial correspondente – e as funções de regulação da atividade econômica dos agentes privados atuantes no setor. A regulação passou a ser exercida por agência com autonomia e independência, observando as diretrizes da política setorial.

Esse novo modelo – que teve início com a criação da ANATEL, em 1997 – passou a vigorar nos demais modais de transporte em 2001, quando foram criadas a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

No caso do transporte aéreo, a reformulação do aparato institucional responsável por sua regulação somente ocorreu em 2005, com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) pela Lei 11.182.

A nova Agência substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC) como autoridade de aviação civil e regulador do transporte aéreo no país. As implicações dessa substituição são importantes do ponto de vista do novo modelo de regulação. De fato, faltavam ao DAC as características de uma agência reguladora como concebida pelo novo modelo – particularmente, os atributos de autonomia e independência para desenvolver suas atividades.

O DAC foi um departamento integrante da estrutura administrativa do Ministério da Aeronáutica até 1999, e do Ministério da Defesa a partir de então. A ANAC, embora vinculada a esse Ministério, é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

## A ATUAL ESTRUTURA INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL PELA ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO

Apesar de a estrutura institucional responsável pela atuação do Poder Público na área da aviação civil ter adquirido sua configuração atual com a criação da ANAC, a Agência não é o único instrumento da atuação pública no setor.

Essa atuação engloba a formulação de política setorial e a regulamentação e fiscalização das atividades do setor, bem como a execução de atividades econômicas mantidas na esfera do setor público. Essas diversas funções são assumidas por instituições distintas, todas subordinadas ou vinculadas ao Ministério da Defesa.

### CONAC

#### CONSELHO DE AVIAÇÃO CIVIL

O CONAC é o órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de aviação civil. Compete ao CONAC:

- Estabelecer as diretrizes para a concessão ou permissão da exploração comercial de linhas aéreas e aprovar o seu plano geral de outorgas;
- Propor ao Presidente da República o modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária;
- Aprovar as diretrizes de suplementação de recursos para linhas aéreas e aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico;
- Promover a coordenação entre as atividades de proteção de voo e de regulação aérea;
- Estabelecer as diretrizes para a representação do Brasil em convenções, acordos e tratados de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil.

São membros do CONAC os Ministros da Defesa (Presidente); das Relações Exteriores; da Fazenda; do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; do Turismo; da Casa Civil; do Planejamento, Orçamento e Gestão; e o Comandante da Aeronáutica. Por deliberação do CONAC, são convidados permanentes para as reuniões do Conselho o Diretor-Presidente da ANAC, o Presidente da INFRAERO e o Diretor-Geral do DECEA.

### SAC

#### SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL

A SAC foi criada para assessorar o Ministro de Estado da Defesa na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades ligados ao setor de aviação civil responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização, infraestrutura aeroportuária e infraestrutura de navegação aérea. É um dos pilares da reestruturação do setor. Dentre as suas competências, está a elaboração de estudos, projeções e informações relativas aos assuntos de aviação civil, infraestrutura aeroportuária e infraestrutura de navegação aérea, a fim de assessorar a formulação de diretrizes para a política nacional de aviação civil.

Além disso, a SAC exerce as funções de Secretaria-Executiva do Conselho de Aviação Civil (CONAC), órgão de assessoramento ao Presidente da República na formulação da política de ordenação da aviação civil.

### ANAC

#### AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

A ANAC, autarquia vinculada ao Ministério da Defesa, tem como atribuições a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Para tal, o órgão deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo CONAC, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país.



#### INFRAERO

### EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

A INFRAERO, empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa, é responsável por implantar, administrar, operar e explorar a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério em questão. Atualmente, a empresa administra não somente os maiores aeroportos brasileiros, mas também outros pequenos, em áreas longínquas do território nacional. Ao todo são 67 aeroportos, 80 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga. Esses aeroportos concentram aproximadamente 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil.

#### CENIPA

### CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

O CENIPA, órgão responsável pelas atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos no país, parte integrante da estrutura do Ministério da Defesa, tem como importante atribuição a orientação normativa do sistema, no tocante à segurança da aviação civil.

#### DECEA

### DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

O DECEA, que integra a estrutura do Ministério da Defesa, tem a responsabilidade de prover a segurança e a fluidez do tráfego no espaço aéreo brasileiro, além de garantir sua defesa.

Ao DECEA compete planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas à segurança da navegação aérea, ao controle do espaço aéreo, às telecomunicações aeronáuticas e à tecnologia da informação.

## OACI

### ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

A OACI foi criada pela Convenção Internacional de Aviação Civil – Convenção de Chicago – de 1944, sendo uma agência especializada das Nações Unidas, com 190 países-membros. Tem como principais objetivos o desenvolvimento dos princípios e técnicas de navegação aérea internacional e a organização e o progresso dos transportes aéreos, de modo a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento dos serviços aéreos.

A Organização, além de analisar questões técnicas, jurídicas e econômicas relativas ao transporte aéreo internacional, desenvolve um importante trabalho no campo da assistência técnica, com o objetivo de organizar e dar maior eficiência aos serviços de infraestrutura aeronáutica nos países em desenvolvimento.

O organismo, apesar de promover o entendimento político entre os Estados, padronizar procedimentos – *best practices* – e trabalhar pela implementação de políticas comuns, não impõe suas normas e recomendações, de maneira que a adoção dos procedimentos por parte dos países se realiza de forma soberana.

Importante destacar que o Brasil, signatário da Convenção de Chicago e país-membro do Conselho da OACI desde a sua fundação, compromete-se, perante a comunidade internacional de aviação civil, a adotar internamente as normas e práticas preconizadas pela Organização e a manter uma representação permanente em sua sede em Montreal, atualmente composta por membros do Ministério das Relações Exteriores, da ANAC e do Comando da Aeronáutica.



## PRINCIPAIS ATIVIDADES

A seguir são apontadas as principais atividades de que a Agência participa, indicadas de forma a destacar a interação entre os diversos órgãos competentes:

### CONAC | SAC | ANAC

#### FORMULAÇÃO DA POLÍTICA PARA O SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL

A formulação da política e planejamento estratégico para a aviação civil cabe ao CONAC e ao Ministério da Defesa, cujo titular preside o Conselho.

A atuação do Ministério da Defesa na formulação da política aeronáutica nacional está centrada basicamente na Secretaria de Aviação Civil (SAC).

A ANAC deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas.



## ANAC

### REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO

A regulação e fiscalização do setor, em seus aspectos econômicos e de regulação dos mercados, cabem à ANAC, e em particular lhe compete:

- Regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos e conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos;
- Regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior e a operação de serviços aéreos prestados no país por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais dos quais o Brasil participa;
- Conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária e estabelecer o regime tarifário dessa exploração;
- Compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

**ANAC | DECEA | CENIPA****NORMATIZAÇÃO, CERTIFICAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES RELATIVAS À SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

A normatização, certificação e fiscalização das atividades relativas à segurança da aviação civil cabem à ANAC, ao DECEA e ao CENIPA, em suas respectivas esferas de competência.

O DECEA é responsável pelo controle do espaço aéreo.

O CENIPA é responsável pelas atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos no país.

À ANAC compete estabelecer normas e exercer atividades relativas à segurança do transporte aéreo e da infraestrutura aeroportuária civil, com exceção daquelas relativas aos sistemas de controle do espaço aéreo e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, que cabem ao Comando da Aeronáutica.

Mais especificamente no que diz respeito à normatização, certificação e fiscalização das atividades relativas à segurança, compete à ANAC:

(i) Segurança operacional da infraestrutura aeroportuária civil:

- Homologar, certificar, registrar e cadastrar os aeródromos; aprovar e fiscalizar sua construção, reforma, ampliação e abertura ao tráfego; expedir normas e requisitos que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos; e expedir Pré-NOTAM visando informar os desvios operacionais nos aeroportos brasileiros;
- Expedir normas e estabelecer requisitos de segurança de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços de infraestrutura aeroportuária.

(ii) Segurança do transporte aéreo:

- Regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;
- Estabelecer normas, proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos à segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental;
- Expedir normas e estabelecer requisitos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica.

(iii) Questões de segurança associadas à aeronavegabilidade, ruído e emissões de poluentes por produtos aeronáuticos:

- Expedir certificados de aeronavegabilidade, estabelecer normas, expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil;
- Fiscalizar as aeronaves civis e demais produtos aeronáuticos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;
- Expedir normas e estabelecer requisitos de segurança, desempenho e eficiência de produtos aeronáuticos.

(iv) Questões de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita:

- Expedir normas e estabelecer requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços de infraestrutura aeroportuária e operadores de serviços aéreos;
- Expedir normas e estabelecer requisitos de capacitação de profissionais que atuam nas atividades relacionadas à segurança de aviação civil contra atos de interferência ilícita, bem como proceder à certificação desses especialistas.





## ANAC

### FOMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL E DA INFRAESTRUTURA AERONÁUTICA E AEROPORTUÁRIA

A função do Governo brasileiro de fomento ao setor de aviação civil é exercida pelos mais diversos instrumentos de que ele dispõe, um dos quais a própria Agência, que recebeu essa atribuição diretamente da Lei 11.182, de 2005. A lei confere à ANAC a atribuição de adotar as medidas necessárias ao desenvolvimento e ao fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país.

Nos últimos anos, foram realizados grandes investimentos federais na ampliação da infraestrutura aeroportuária tanto por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como por meio do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), gerenciado pela ANAC, conforme definido pelo Ministério da Defesa.

No âmbito da indústria, o Governo assegura uma linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a aquisição, pelas empresas aéreas brasileiras, de aeronaves da EMBRAER. Ainda, a desoneração tributária é assegurada por meio da isenção da cobrança do ICMS na venda de passagens aéreas e do PIS/CONFINS na compra de peças aeronáuticas e de combustível para os voos internacionais.

Diversas outras ações podem ser identificadas também como de fomento ao setor, dentre elas a organização de polos de aviação civil, pela ANAC, em apoio à formação de profissionais do setor, de acordo com o que determina a lei de criação da Agência e conforme resolução do CONAC.



**INFRAERO | COMANDO DA AERONÁUTICA |  
ESTADOS E MUNICÍPIOS | ANAC**

## **GESTÃO AEROPORTUÁRIA**

Os aeródromos civis públicos são construídos, mantidos e operados diretamente pela União (Comandos Aéreos Regionais – COMAR), por empresas especializadas da administração federal indireta (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO) ou mediante convênio com os estados e municípios.

A gestão aeroportuária cabe essencialmente à INFRAERO, responsável pela administração, operação e exploração de 67 aeroportos federais, que respondem por 97% do tráfego de passageiros.

Dos demais aeródromos públicos – cerca de 670 – 378 têm convênios de administração com estados ou municípios, sendo que 15 destes foram firmados pela ANAC em 2008.

Residualmente, cerca de 300 aeródromos civis de pequeno porte permanecem administrados e operados pelos COMAR, um resquício da antiga organização institucional, anterior à criação da Agência, quando todo o setor era regulamentado pelo Comando da Aeronáutica.

As atividades de administração e exploração de aeródromos, exercidas pela INFRAERO, pelos COMAR ou por conveniados, estão submetidas à regulação e fiscalização da ANAC.

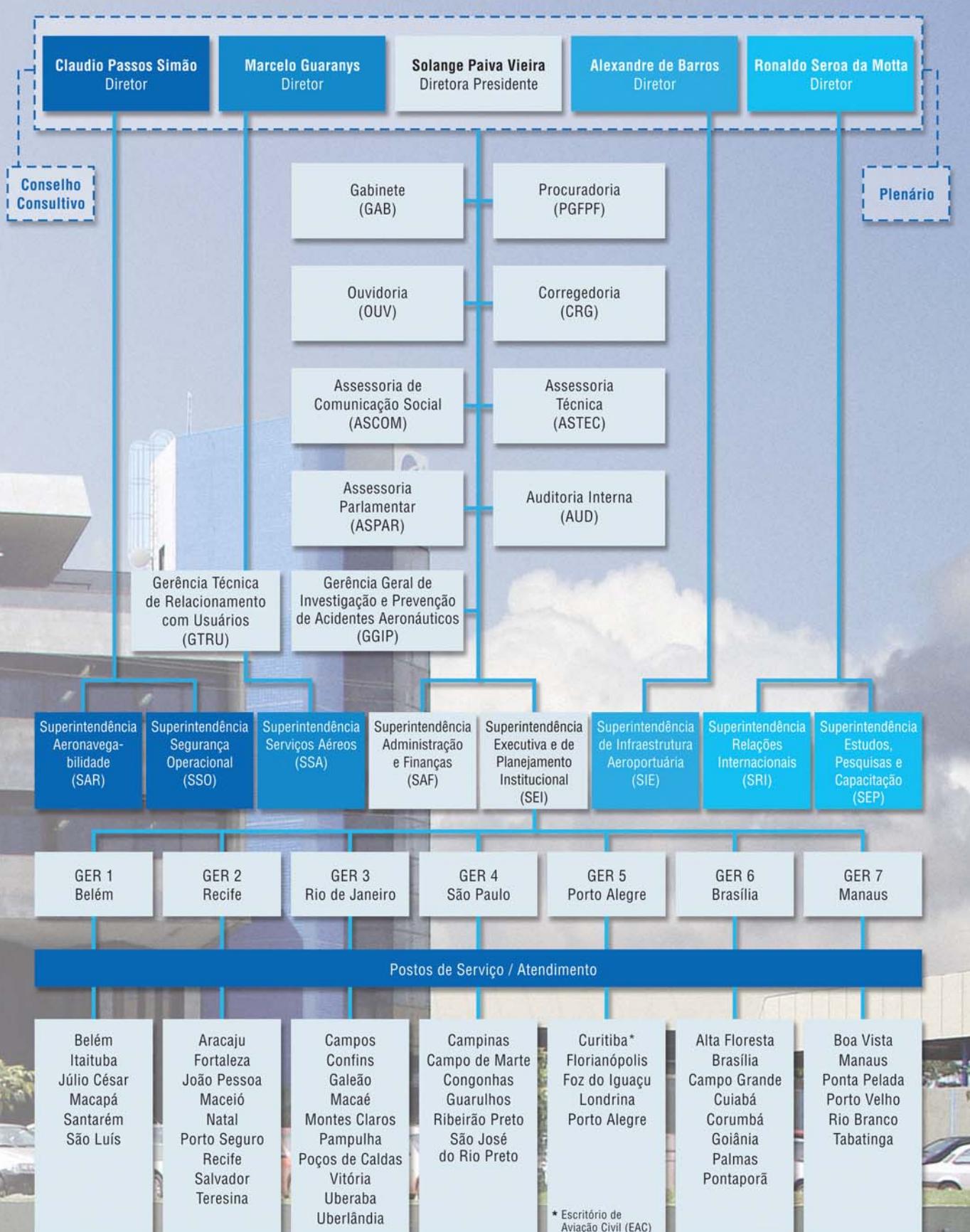
## ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC

A ANAC tem como órgão de deliberação máxima a Diretoria, composta por um Diretor-Presidente e quatro Diretores que atuam em regime de colegiado e decidem por maioria absoluta de seus membros. Os Diretores têm mandato de cinco anos, período que somente será alterado em virtude de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado ou de pena demissionária decorrente de processo administrativo disciplinar.

A estrutura organizacional da ANAC compreende:

- **Órgãos de assistência à Diretoria:** Gabinete; Assessoria Parlamentar; Assessoria de Comunicação Social; Assessoria Técnica; Ouvidoria; Corregedoria; Procuradoria; Auditoria Interna; Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; Gerência Técnica de Relacionamento com Usuários.
- **Órgãos Específicos:**
  - Superintendência de Serviços Aéreos
  - Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária
  - Superintendência de Segurança Operacional
  - Superintendência de Aeronavegabilidade
  - Superintendência de Relações Internacionais
  - Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação
  - Superintendência de Administração e Finanças
  - Superintendência Executiva e de Planejamento Institucional
- **Gerências Regionais**, com a seguinte abrangência de atuação:
  - GER 1: Pará, Maranhão e Amapá;
  - GER 2: Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba, Bahia, Alagoas e Sergipe;
  - GER 3: Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais;
  - GER 4: São Paulo;
  - GER 5: Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná;
  - GER 6: Distrito Federal, Goiás, Tocantins, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul;
  - GER 7: Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima.
- **Órgãos Colegiados:**
  - Conselho Consultivo;
  - Plenário.

O organograma ao lado detalha a estrutura organizacional da ANAC.





# ATIVIDADES REALIZADAS EM 2008

Esta seção apresenta as principais atividades realizadas pela ANAC em 2008, acrescidas de outras que serão finalizadas em 2009. Encontra-se dividida da seguinte forma:

**REGULAÇÃO TÉCNICA: SEGURANÇA DA AVIAÇÃO  
E DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA CIVIL**

**REGULAÇÃO ECONÔMICA: SERVIÇOS AÉREOS  
E AEROPORTOS**

**FOMENTO: REGULAÇÃO E FOMENTO DA ATUAÇÃO  
DOS ESTADOS E MUNICÍPIOS**

**RELACIONAMENTO COM OS USUÁRIOS DO  
TRANSPORTE AÉREO**

**TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO**

**REESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL DA AGÊNCIA**

**REPRESENTAÇÃO DA ANAC NOS ORGANISMOS  
INTERNACIONAIS**

**ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO**

**INDICADORES DE 2008: A REALIZAÇÃO DA AGÊNCIA  
EM NÚMEROS**

## REGULAÇÃO TÉCNICA: SEGURANÇA DA AVIAÇÃO E DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA CIVIL

Para o usuário do transporte aéreo é impossível verificar, antes do embarque, se o provedor está cumprindo as normas técnicas e de segurança operacional dos serviços oferecidos. Ademais, na aviação civil, o cumprimento das normas por uma empresa não reflete a garantia da segurança da operação, que depende também que outras empresas as sigam, assegurando a redução de riscos em todo o sistema.

Zelar pela segurança constitui, portanto, uma das atribuições essenciais de uma agência de aviação civil. A ANAC tem sob sua responsabilidade, além da segurança de voo, a regulação técnica da segurança do transporte aéreo e da infraestrutura aeroportuária civil, respeitados os limites de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

No exercício dessas atribuições, a ANAC exerce funções de:

- Normatização
- Homologação, certificação, licenciamento e registro
- Fiscalização

Essas funções são desempenhadas em quatro áreas:

- Segurança das operações de voo
- Aeronavegabilidade
- Infraestrutura aeroportuária
- Pessoal ocupado na navegação aérea e na infraestrutura aeroportuária



O quadro seguinte resume as principais funções de regulação técnica da ANAC nas áreas de segurança operacional, aeronavegabilidade, infraestrutura aeroportuária e pessoal:

## SEGURANÇA DAS OPERAÇÕES DE VOO

### **NORMAS E REQUISITOS RELATIVOS A:**

Segurança operacional da aviação civil

Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos

Certificação operacional

Requisitos mínimos de segurança, desempenho e eficiência do transporte aéreo, pelas prestadoras de serviços aéreos

Procedimentos de controle do espaço aéreo propostos pelo Comando da Aeronáutica, que tenham repercussão na segurança operacional

vigilância operacional relativa às operações de voo

### **HOMOLOGAÇÃO, CERTIFICAÇÃO E LICENCIAMENTO:**

Certificação de empresa de transporte aéreo, nacional ou estrangeira

Qualificação de dispositivos de treinamento de voo de autorização

Aprovação de operações especiais de aeronaves de operadores aéreos que não sejam empresas de transporte aéreo

### **FISCALIZAÇÃO DE:**

Segurança operacional, por meio de vistorias, auditorias, inspeções e voos de acompanhamento operacional em empresas

Avaliação operacional de aeronaves

Transporte de artigos perigosos

Operadores aéreos que não sejam empresas de transporte aéreo, por meio de vistorias, auditorias, inspeções e voos de acompanhamento operacional

Implementação dos requisitos de segurança da aviação civil contra atos ilícitos

## AERONAVEGABILIDADE

### NORMAS E REQUISITOS RELATIVOS A:

Certificação de projeto e de sua modificação, de empresa fabricante e de manutenção

Certificação de aeronavegabilidade, inclusive aprovação para exportação

Instruções de aeronavegabilidade continuada

Acompanhamento de aeronavegabilidade continuada

Concessão de isenção, desde que seja cumprido o requisito de segurança e o meio alternativo apresentado seja considerado adequado

Requisitos de segurança, desempenho e eficiência de equipamentos, materiais e produtos aeronáuticos

### HOMOLOGAÇÃO, CERTIFICAÇÃO E LICENCIAMENTO:

Certificação de tipo e de empresa fabricante, e atestado de produto aeronáutico aprovado

Avaliação de pedidos de isenção, de desvio ou de nível equivalente de segurança

Desenvolvimento e proposta de requisitos mínimos de segurança relativos ao projeto, à fabricação e à manutenção aplicáveis a produto aeronáutico

Certificação de aeronavegabilidade, incluindo (i) certificação de autorização de voo e de voo experimental, e (ii) certificação de aeronavegabilidade para aeronave recém-fabricada e para exportação

Certificação de aeronavegabilidade para aeronaves de empresas de transporte aéreo

Certificação de empresa de manutenção e aprovação das atividades de manutenção de empresas de transporte aéreo

Aprovação de documentos inerentes aos processos relativos às atividades de manutenção

Autorização especial de voo para aeronave não utilizada em transporte aéreo

### FISCALIZAÇÃO DE:

Aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção

Empresas de transporte aéreo

Empresas de manutenção

### E AINDA:

Administração do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)



## INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

### NORMAS E REQUISITOS RELATIVOS A:

Segurança operacional dos aeroportos

Operação e manutenção da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária

Compatibilidade, operação integrada e interconexão de informações entre aeródromos

Requisitos de segurança de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços de infraestrutura aeroportuária

Planos e programas de facilitação e de segurança da aviação civil de administrações aeroportuárias, empresas aéreas, empresas de táxi aéreo, aviação geral, concessionários aeroportuários, agentes de carga aérea e outras empresas de serviço

Serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis

Controle do uso do solo em aspectos relacionados ao ruído aeronáutico e ao perigo da fauna nas áreas de influência dos aeródromos

Zonas de Proteção de (i) Aeródromos, (ii) Heliportos e (iii) Auxílios à Navegação Aérea

### HOMOLOGAÇÃO, CERTIFICAÇÃO E LICENCIAMENTO:

Homologação e certificação operacional de aeródromos

Aprovação da construção, reforma e ampliação de aeródromos

Autorização da abertura ao tráfego aéreo, sob o ponto de vista de segurança da navegação aérea

Homologação de empresas prestadoras de serviços e centros de treinamento relacionados aos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), em aeródromos civis

Aprovação de Planos de Emergência de Aeroportos, Planos Contra Incêndio de Aeródromos Civis e Planos de Zoneamento de Ruído

Análise dos Planos de Gerenciamento do Risco da Fauna

Aprovação dos Planos e Programas de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo

Elaboração e aprovação de convênios de administração de aeroportos entre a ANAC e órgãos do Governo

### FISCALIZAÇÃO DE:

Construção, reforma, ampliação e abertura ao tráfego de aeródromos

Serviços prestados pelas empresas administradoras ou operadoras de infraestrutura aeronáutica ou aeroportuária no que se refere às normas e aos requisitos técnicos e execução de obras e operações

Implementação dos requisitos de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos

Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em aeródromos civis (SESCINC)

Cumprimento das normas pertinentes às Zonas de Proteção de (i) Aeródromos, (ii) Heliportos e (iii) Auxílios à Navegação Aérea

Controle do uso do solo em aspectos relacionados ao ruído aeronáutico e ao perigo da fauna nas áreas de influência dos aeródromos

### E AINDA:

Manutenção do cadastro geral de aeródromos públicos e privados

Avaliação de planos operacionais de obras e serviços (POOS) em aeroportos

Autorização de obras e serviços de manutenção, através de deliberação de NOTAM

Autorização e aprovação de Horários de Transporte (HOTRAN) em relação à infraestrutura e ao serviço de salvamento e combate a incêndio

## PESSOAL OCUPADO NA AVIAÇÃO CIVIL E NA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

### NORMAS E REQUISITOS RELATIVOS A:

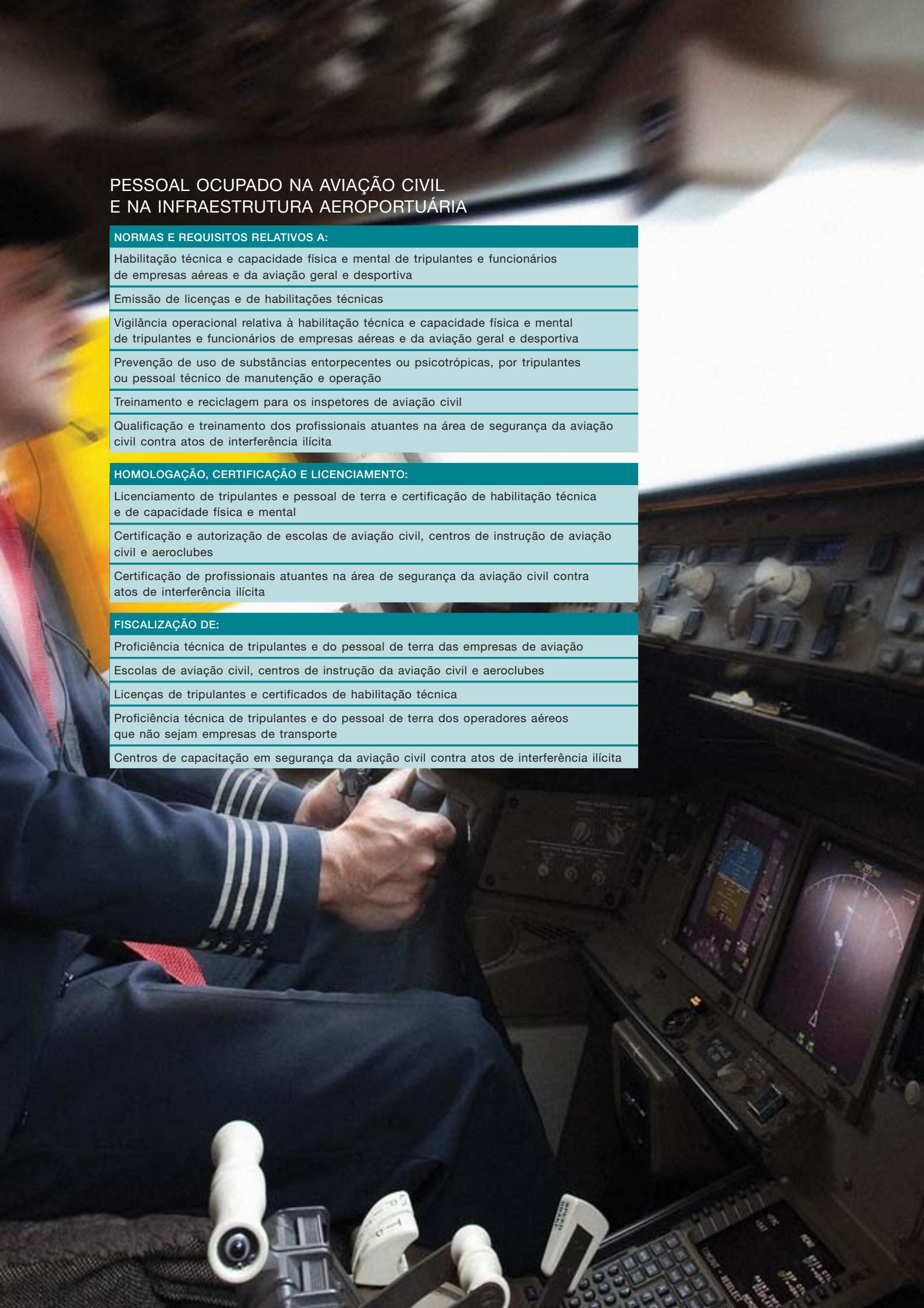
- Habilitação técnica e capacidade física e mental de tripulantes e funcionários de empresas aéreas e da aviação geral e desportiva
- Emissão de licenças e de habilitações técnicas
- Vigilância operacional relativa à habilitação técnica e capacidade física e mental de tripulantes e funcionários de empresas aéreas e da aviação geral e desportiva
- Prevenção de uso de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, por tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação
- Treinamento e reciclagem para os inspetores de aviação civil
- Qualificação e treinamento dos profissionais atuantes na área de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita

### HOMOLOGAÇÃO, CERTIFICAÇÃO E LICENCIAMENTO:

- Licenciamento de tripulantes e pessoal de terra e certificação de habilitação técnica e de capacidade física e mental
- Certificação e autorização de escolas de aviação civil, centros de instrução de aviação civil e aeroclubes
- Certificação de profissionais atuantes na área de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita

### FISCALIZAÇÃO DE:

- Proficiência técnica de tripulantes e do pessoal de terra das empresas de aviação
- Escolas de aviação civil, centros de instrução da aviação civil e aeroclubes
- Licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica
- Proficiência técnica de tripulantes e do pessoal de terra dos operadores aéreos que não sejam empresas de transporte
- Centros de capacitação em segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita



## REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC)

Os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil estabelecem procedimentos baseados em recomendações internacionais.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC), norma de caráter geral e abstrato que estabelece requisitos para a aviação civil brasileira, foi instituído pela Resolução nº 030 da ANAC, de 21 de maio de 2008. No processo de construção do novo RBAC, a ANAC elaborou um regulamento básico para o desenvolvimento dos demais RBACs e uma Instrução Normativa (IN):

- RBAC 01, com o título de “Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil. Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida”, que substituiu o RBHA 01 emitido pelo Departamento de Aviação Civil (Resolução nº 064, de 26 de novembro de 2008); e
- IN 15, estabelecendo normas e critérios para a elaboração e alteração dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBACs) e das Instruções Suplementares (IS).

Os procedimentos constantes dos RBACs são os recomendados pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), contidos nos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 2006, subscrita pelo Brasil.

Os RBACs deverão substituir progressivamente, atualizando-os, os Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHAs), em vigor, que tratam de aspectos da segurança aeronáutica e aeroportuária abordados pelos Anexos e aplicáveis às matérias de competência da ANAC, que são:

- licença de pessoal;
- unidades de medida a serem usadas em operações em voo e no solo;
- operação de aeronaves;
- marcas de nacionalidade e matrícula de aeronaves;
- aeronavegabilidade de aeronaves;
- facilitação;
- aeródromos;
- proteção ambiental;
- segurança: proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência;
- transporte seguro de produtos perigosos pelo ar.

A Instrução Suplementar (IS) instituída pela Resolução nº 030 é uma norma de caráter geral e abstrato que esclarece, detalha e orienta a aplicação de requisito constante de RBAC. Ela estabelece os meios para que o provedor possa demonstrar que determinado requisito está sendo cumprido e indica os procedimentos aplicáveis à situação específica. A IS não pode, no entanto, criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo. Seu cumprimento é obrigatório, a menos que outro meio ou procedimento alternativo seja adotado e aceito de forma expressa pela ANAC.

Estão atualmente em processo de revisão para emissão de RBACs os seguintes RBHAs:

RBHA 11	Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica
RBHA 23	Requisitos de aeronavegabilidade – aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional
RBHA 25	Requisitos de aeronavegabilidade – aviões categoria transporte
RBHA 26	Requisitos de aeronavegabilidade – aviões muito leves
RBHA 27	Requisitos de aeronavegabilidade – aeronaves de asas rotativas categoria normal
RBHA 29	Requisitos de aeronavegabilidade – aeronaves de asas rotativas categoria transporte
RBHA 33	Requisitos de aeronavegabilidade – motores aeronáuticos
RBHA 34	Requisitos para emissão de combustível drenado e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina
RBHA 35	Requisitos de aeronavegabilidade – hélices
RBHA 36	Padrões de ruído – Certificado de Homologação de Tipo
RBHA 43	Manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, modificações e reparos
RBHA 61	Requisitos para concessão de licenças de pilotos e de instrutores de voo
RBHA 63	Mecânico de voo e comissário de voo
RBHA 65	Despachante operacional de voo e mecânico de manutenção aeronáutica
RBHA 67	Inspeção de saúde e certificado de capacidade física
RBHA 119	Homologação; operadores regulares e não regulares
RBHA 139	Certificação Operacional de Aeroportos
RBHA 141	Escolas de aviação civil
RBHA 142	Centro de treinamento de aviação civil
RBHA 145	Empresas de manutenção de aeronaves

Além da revisão desses RBHAs, estão em elaboração três importantes RBACs para a área de infraestrutura aeroportuária:

RBAC 154	Projeto de aeródromos
RBAC 155	Operação de aeródromos
RBAC 159	Projeto e operação de heliportos

Ressalte-se ainda a elaboração do RBAC 175 – Transporte de Artigos Perigosos em Aeronaves Civis, que irá regular o assunto tanto na área da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIE) quanto na Superintendência de Segurança Operacional (SSO).

Independentemente da edição dos RBACs, a ANAC atualizou o RBHA 121, que dispõe sobre “Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares” (por meio da Resolução nº 050, de 3 de setembro de 2008), e o RBHA 135, sobre “Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda” (Resolução nº 051, de 3 de setembro de 2008).



## CERTIFICAÇÃO DE TIPO

A Embraer requereu em 2005 a certificação de dois tipos de aeronaves novas, denominadas VLJ (*Very Light Jet*). Essa certificação garante que os requisitos de segurança são atendidos no projeto e na fabricação da aeronave, liberando a sua produção e comercialização.

Em dezembro de 2008, a ANAC emitiu à Embraer, por meio da SAR-GGCP, o Certificado de Homologação de Tipo (CHT) da aeronave EMB-500 (Phenom 100). O processo, iniciado em abril de 2005, foi simultâneo ao processo de certificação pela *Federal Aviation Administration (FAA)*, em Kansas City, Estados Unidos.

A ANAC emitiu  
em 2008 o  
Certificado de  
Tipo da aeronave  
EMB-500  
(Phenom 100),  
assegurando o  
cumprimento dos  
requisitos de  
segurança.

A Agência analisou cerca de 700 documentos técnicos, entre eles relatórios e manuais de voo. Foram editados atos normativos de caráter regulatório, oito condições especiais e uma isenção. Inspetores, pessoal de suporte, estagiários, engenheiros e pilotos participaram de reuniões técnicas, viagens nacionais e internacionais, inspeções e acompanhamento de ensaios de voo e no solo, bem como da preparação da documentação e da aprovação dos relatórios.

Para concretizar esse processo de certificação também foi necessário validar os motores desse projeto de tipo, o que se realizou mediante trabalho conjunto com a autoridade de aviação civil do Canadá (*Transport Canada Civil Aviation – TCCA*).

## PROGRAMA BRASILEIRO PARA A SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (PSO-BR)

O Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil, em desenvolvimento na Agência, visa aumentar a segurança das operações da aviação civil no Brasil, por meio do gerenciamento proativo e de técnicas preditivas, complementados por procedimentos com foco em técnicas reativas.

O PSO-BR responde aos requisitos de gerenciamento de segurança operacional constantes nos Anexos 6, 11 e 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional. O texto é resultado do trabalho conjunto da Secretaria de Aviação Civil, ANAC e Comando da Aeronáutica (notadamente, DECEA e CENIPA). Como indicador para avaliação do PSO-BR é adotada a divisão do número anual de acidentes aeronáuticos envolvendo mortes de passageiros em operações regulares por cem mil decolagens.

Como complemento a esses dispositivos normativos, o PSO-BR vai orientar a elaboração dos Programas de Segurança Operacional Específicos (PSOEs), com regras e diretrizes para operacionalização pelos provedores de serviços da aviação civil e da navegação aérea, garantindo-se dessa forma seu alinhamento com os compromissos assumidos pelo país em Acordos Internacionais.

Os PSOEs devem prever a elaboração e a publicação, pela ANAC e pelo Comando da Aeronáutica, de Planos de Supervisão da Segurança Operacional periódicos, em que serão definidas as prioridades regulatórias e de supervisão a serem observadas por essas instituições. Também serão descritos nos planos os sistemas de gerenciamento dos riscos avaliados, os resultados alcançados com a execução do plano anterior (antes de fazer o plano seguinte) e as análises e justificativas para a escolha das prioridades.

Os PSOEs regularão os provedores de serviços para que implantem e operacionalizem seus Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO). Os processos de identificação dos perigos operacionais e de gerenciamento dos riscos à segurança operacional devem ser compatíveis com os controles regulatórios da ANAC e do Comando da Aeronáutica. A revisão da regulamentação deve ser periódica, a fim de manter-se relevante e apropriada.

Em seus respectivos SGSO, a ANAC e o Comando da Aeronáutica devem desenvolver e consolidar o correspondente material de orientação aos seus regulados sobre como identificar os perigos operacionais e gerenciar os riscos à segurança operacional. Devem definir também os critérios de avaliação, valoração e tolerabilidade dos riscos a serem adotados na análise dos SGSOs de seus provedores.

A ANAC está desenvolvendo o Programa Brasileiro para Segurança Operacional em conjunto com outros órgãos do setor.

## CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL E FISCALIZAÇÃO DE AEROPORTOS

Foram certificados os sete principais aeroportos internacionais do Brasil.

Foram emitidos certificados de caráter provisório aos sete principais aeroportos internacionais do país. Os processos de certificação operacional definitiva estão em fase final, com conclusão prevista para julho de 2009.

Para atender ao compromisso do Governo brasileiro perante a OACI, também foram iniciados os processos de certificação dos demais aeroportos internacionais do país. A SIE passou a exigir desses aeroportos a implantação e a operacionalização de seus Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO), requisito também previsto no PSO-BR.

A introdução de novos procedimentos na Agência é um passo importante para a evolução da aviação civil brasileira. Os conceitos modernos de gerenciamento de risco à segurança operacional, com a definição de um padrão que vai muito além dos riscos inerentes à operação em si, incluem a garantia da segurança da infraestrutura aeroportuária, responsabilidade da ANAC. O conjunto dos processos, iniciados ainda no DAC, evidencia a importância da nova maneira de abordar o assunto.



## GERENCIAMENTO AMBIENTAL NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS AERÓDROMOS

A ANAC estruturou em 2008, como reflexo de sua preocupação com o desenvolvimento sustentável da aviação civil, um setor voltado para ações de gerenciamento ambiental nas áreas de influência dos aeródromos.

A regulamentação e a fiscalização para reduzir o impacto gerado pelo ruído aeronáutico e os riscos trazidos pela fauna destacam-se entre as atividades com foco no meio ambiente. Nesse sentido, a ANAC está empreendendo:

- (i) a revisão da Portaria nº 1.141/GM5, de 1987, que “Dispõe sobre Zonas de Proteção e Aprova o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea”, com a elaboração de novos Planos de Zoneamento de Ruído (PZR) e dos Planos de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF);
- (ii) a revisão desses aspectos no RBAC 139, mencionado anteriormente, e no RBAC 155; e
- (iii) a elaboração de norma para análise de estudos de escolha de sítio aeroportuário.

Desenvolvimento sustentável:  
a ANAC estruturou um setor voltado para ações de gerenciamento ambiental nas áreas de influência dos aeródromos.



## SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS

Resolução determina que seja suspensa a análise de solicitações de novos horários de voo quando a proteção contra incêndio, no aeródromo de origem ou de destino, for incompatível com a aeronave objeto das frequências solicitadas.

Com a criação da ANAC, a regulação e a fiscalização das atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis, antes realizadas pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica (DIRENG), do Comando da Aeronáutica, passaram a ser atribuições da Agência, que segue os requisitos internacionais para o setor.

Com a edição da Resolução 49/08, o Atestado de Capacitação Operacional (ACOP) dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC) tornou-se o documento hábil para atender às exigências do RBHA 139 na obtenção da Certificação Operacional pelas Administrações Aeroportuárias Locais. Para emitir o Atestado, que afere o nível dos Serviços, em aspectos relativos a instalações, pessoal e equipamentos, a ANAC desenvolveu uma metodologia que utiliza modernos conceitos de avaliação e testes.

Desde setembro de 2008, foram emitidos Atestados para os aeródromos de Recife, Belém e Manaus. Os três comprovaram, em Inspeção Aeroportuária Especial, o atendimento aos requisitos de segurança contra incêndio da ANAC.

A ANAC estabeleceu também, por meio da Resolução 62/08, procedimentos transitórios relativos a requisitos contra incêndio em aeródromos civis operados por voos comerciais regulares e voos *charters*.

Essa Resolução determina que seja suspensa a análise de solicitações de HOTRANs (autorização de novas frequências de voos comerciais regulares e *charters*) das empresas aéreas, quando a proteção contra incêndio, no aeródromo de origem ou de destino, for incompatível com a categoria da aeronave objeto das frequências solicitadas. As HOTRANs já autorizadas permanecerão em vigor até que a ANAC edite nova norma sobre a proteção contra incêndio em aeródromos civis.



## PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA EM AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (PNAVSEC)

Após os acontecimentos de 11 de setembro de 2001, a OACI, com o objetivo de fortalecer o sistema de segurança da aviação civil internacional, revisou o seu documento que definia os requisitos de segurança (Anexo 17) e definiu o Programa Universal de Auditoria em Segurança da Aviação Civil (USAP).

A auditoria realizada no Brasil, em 2005, mostrou excelente resultado, com observância de 70% das normas previstas pelo USAP. Uma auditoria de seguimento da OACI, em prazo de aproximadamente 24 meses, foi acordada para verificar a capacidade do Estado brasileiro aplicar o Plano de Ações Corretivas enviado à OACI.

Depois de um extenso trabalho para o cumprimento do Plano – em especial com a revisão do arcabouço legal de segurança da aviação civil – a auditoria chegou, em 2007, a um resultado altamente positivo. O Brasil cumpriu todos os requisitos pendentes, apenas com a observação da Organização de que a legislação revisada deveria ser aprovada.

A Resolução 10/07, do CONAC, com diretrizes referentes à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, determinou então que o Ministério da Defesa, em conjunto com a ANAC, coordenasse a atualização e a revisão da minuta do PNAVSEC, observando os Acordos, Tratados e Convenções Internacionais de que o Brasil faz parte.

Essa tarefa foi desenvolvida em 2008, por um grupo de trabalho coordenado pela Secretaria de Aviação Civil e integrado por: ANAC, Departamento de Polícia Federal, Comando da Aeronáutica, INFRAERO, Secretaria da Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASA). A ANAC aprovou o resultado do trabalho e o PNAVSEC revisado foi submetido ao CONAC para aprovação.

Entre as modificações introduzidas na revisão do PNAVSEC cabe destacar:

- A desclassificação do documento como reservado, por ter o grupo de trabalho considerado que a revelação não-autorizada não compromete planos, operações ou objetivos previstos ou referidos;
- A retirada do detalhamento dos procedimentos específicos de segurança, tendo em vista já estarem contemplados em atos normativos;
- O engajamento direto da Polícia Federal nas atividades de segurança de aviação civil nos aeroportos, inclusive com a realização das ações de inteligência, avaliação do nível de ameaça, supervisão das inspeções de segurança e coordenação das ações de gerenciamento de crise em consequência de atos ilícitos cometidos contra a aviação civil.

O Ministério da Defesa e a ANAC coordenaram a atualização e revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.

## IDENTIFICAÇÃO DE PASSAGEIROS

Respondendo às manifestações da sociedade, a ANAC aprovou, em 4 de setembro de 2008, a Resolução nº 052, que estabelece novos procedimentos para identificação de passageiros.

Essa Resolução substituiu a Instrução de Aviação Civil – IAC 107-1002, de 2002, que era questionada notadamente pelos juizados especiais localizados nos principais aeroportos brasileiros. Os juizados emitiram pareceres favoráveis à aceitação pelas companhias aéreas de documentos fora da validade, bem como de cópias autenticadas, para viajantes.

A nova Resolução estabelece:

- A aceitação, como documentos hábeis de identificação, de todos aqueles com fé pública, ainda que com prazo de validade vencida, apresentados em original ou cópia autenticada e em bom estado de conservação;
- A aceitação do protocolo de pedido de cédula de identidade de estrangeiro, expedido pelo Departamento de Polícia Federal, em substituição ao documento original, para fins de identificação de estrangeiros em voos domésticos;
- Em caso de furto, roubo ou extravio de documento, a aceitação do boletim de ocorrência com até 15 dias de sua data de emissão, quando o passageiro estiver em viagem de retorno;
- A aceitação, por ocasião de viagem de índio ou silvícola, de Declaração de Identificação emitida pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI) ou de qualquer documento que o identifique por este órgão.

Segundo nova Resolução da ANAC, são documentos hábeis de identificação do passageiro todos aqueles com fé pública, ainda que com prazo de validade vencida.





## MEMORANDOS DE ENTENDIMENTO EM AERONAVEGABILIDADE COM AUTORIDADES ESTRANGEIRAS

Compete à ANAC certificar o projeto e a fabricação de aeronaves civis, com base nos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHAs).

A regulamentação brasileira estabelece que pode ser concedido Certificado de Homologação de Tipo (CHT) a um produto aeronáutico importado, desde que este seja fabricado em país com o qual o Brasil mantenha acordo para aceitação desse gênero de produto.

Atendendo a esse requisito, a ANAC desenvolveu acordos e/ou arranjos de natureza estritamente técnica com autoridades de aviação civil de outros países para reconhecimento mútuo de certificações emitidas mediante processo de validação. O reconhecimento mútuo elimina a duplicidade nos processos de certificação de produtos aeronáuticos e reduz custos tanto para as autoridades quanto para a indústria aeronáutica.

Esses acordos são de importância fundamental para a indústria brasileira. Por um lado, deles dependem diretamente a exportação e a operação regular das aeronaves brasileiras fora do país. Por outro lado, eles constituem um requisito para assegurar que a importação não causará problemas relacionados à aeronavegabilidade continuada das aeronaves importadas, no caso, por exemplo, da necessidade de importação de peças para manutenção de uma aeronave.

Acordos internacionais asseguram a exportação e operação regular de aeronaves brasileiras fora do país e garantem que a importação não causará problemas de aeronavegabilidade.



Em 2008, a ANAC firmou Memorandos de Entendimento (*Memorandum of Understanding – MoU*) e Acordos Técnicos (*Technical Arrangement – TA*) sobre aeronavegabilidade e certificação de produtos aeronáuticos com as autoridades de aviação civil do Japão, da Arábia Saudita e da Argentina.

O desenvolvimento e a assinatura desses documentos foram baseados nos seguintes aspectos:

- Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- Promoção da segurança da aviação civil e a qualidade do meio ambiente;
- Interesses comuns na operação com segurança de aeronaves civis;
- Tendências emergentes na direção de projeto, produção e intercâmbio multinacionais de produtos aeronáuticos;
- Intensificação da cooperação e aumento da eficiência em assuntos relacionados à segurança da aviação civil;
- Possível redução dos ônus econômicos impostos à indústria aeronáutica por ensaios, avaliações e inspeções técnicas redundantes; e
- Benefícios mútuos das melhorias de procedimentos para aceitação recíproca de: aprovações de aeronavegabilidade, testes e aprovações ambientais, avaliações para qualificação de simuladores de voo, facilidades de manutenção de aeronaves, certificações de pessoal de manutenção e tripulantes e operações aéreas.

# REGULAÇÃO ECONÔMICA: SERVIÇOS AÉREOS E AEROPORTOS

## SERVIÇOS AÉREOS

## FLEXIBILIZAÇÃO COM EFICIÊNCIA

O mercado de transporte aéreo no Brasil foi objeto de ampla e rígida regulação até o final dos anos 1980. Entretanto, o início da década seguinte assistiu a um progressivo processo de flexibilização do marco regulatório então vigente.

Esse processo refletia, em boa medida, o movimento de desregulamentação do mercado de transporte aéreo observado em diversos países desde o final dos anos 1970, tendo como foco os usuários dos serviços. Refletia também o reconhecimento de que a regulação vigente impedia o desenvolvimento de um mercado competitivo e limitava a oferta de serviços eficientes pelas empresas.



O processo de desregulamentação no Brasil exibiu ritmos diferentes nos mercados doméstico e internacional.

No mercado doméstico, o processo de desregulamentação envolveu:

- A gradual eliminação das restrições impostas à operação das linhas aéreas domésticas;
- A flexibilização dos voos *charters*;
- O incentivo à implantação de novas linhas e à alteração de linhas existentes;
- A liberalização tarifária, muito tímida no início da década, mas gradual a partir de 1998, para concluir pela completa eliminação de qualquer controle em 2001;
- Um retrocesso temporário em 2003, com restrições à expansão da oferta e a proibição de descontos pelo DAC.

Em relação ao mercado internacional, os avanços foram mais limitados, seja quanto à liberdade tarifária, em implementação, seja quanto à flexibilização de frequências de voos, ainda em expansão.

Embora a Lei 11.182, de 2005, tenha atribuído à ANAC a regulação dentro das diretrizes da política de aviação civil definidas pelo CONAC, ela definiu, desde logo, alguns princípios básicos que traduzem claramente que o mandato da nova Agência seria selado pelo compromisso com o livre funcionamento do mercado de transporte aéreo e a promoção e preservação da concorrência. Confirmou, portanto, o processo de desregulamentação observado no país desde o inicio da década anterior.

De fato, os princípios indicados na lei preveem o direito das concessionárias de serviços domésticos à exploração de quaisquer linhas aéreas – observada apenas a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado – e a liberdade de determinarem suas próprias tarifas na prestação de serviços aéreos regulares.

## LEI 11.182/2005

Art. 48. Parágrafo 1º. Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

Parágrafo 1º. No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.



Por outro lado, foi também atribuída à ANAC a responsabilidade de reportar às entidades do Governo federal responsáveis pela defesa e promoção da concorrência qualquer fato de que tome conhecimento que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou comprometa a concorrência.

### LEI 11.182/2005

Art. 6º Parágrafo único. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.

As prioridades da ANAC na regulação dos serviços aéreos, em 2008, refletem também as diretrizes, que avançaram mais no mercado doméstico do que no internacional. Daí a ênfase dada, em 2008, a iniciativas voltadas para a instituição da liberdade tarifária para o segmento internacional e para a flexibilização dos acordos de serviços aéreos, de modo a permitir um aumento de frequências de voos no transporte internacional de passageiros.

## TRANSPORTE DOMÉSTICO: COMPETIÇÃO AINDA INCIPIENTE

Mercado em transformação trouxe tarifas mais baixas e aumento do número de usuários, mas o mercado interno apresenta-se ainda concentrado.

A consolidação do regime de concorrência e de liberdade tarifária, após a aprovação da Lei 11.182, em 2005, teve impacto significativo sobre a estrutura do setor e o desempenho do mercado doméstico. Destacam-se os seguintes pontos:

- A entrada de novas empresas nas rotas regulares, envolvendo inclusive o aparecimento de empresa de *low-cost / low-fare* (baixos custos / baixas tarifas);
- A redução gradativa da participação de mercado de empresas tradicionais, operadoras das linhas aéreas nacionais nas décadas anteriores, resultou na exclusão de algumas delas do mercado;
- A racionalização das operações das empresas com base na rentabilidade das rotas;
- A significativa redução das tarifas aéreas, como evidenciado pela evolução do **yield receita** dos voos domésticos: seu valor em dólar era, em 2002 e 2007, respectivamente, 51% e 40% menor do que o vigente em 1996; seu valor deflacionado pelo IPCA era, respectivamente nesses mesmos anos, 5% e 42% inferior ao de 1996;
- O aumento expressivo do volume de tráfego doméstico, que cresceu de 16,6 milhões *pax.km* em 1996 para 26,8 milhões em 2002 e, após uma queda em 2003, para 42,8 milhões em 2007.

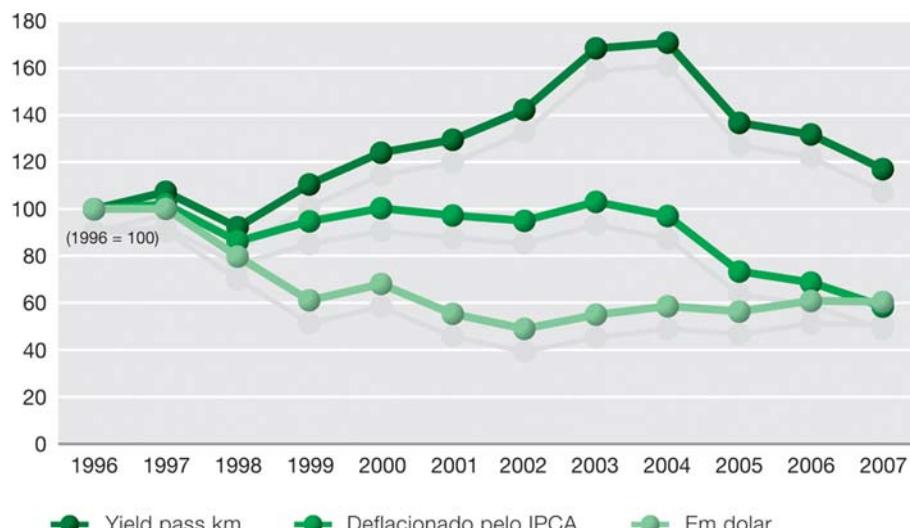
### Yield Tarifa

Indicador econômico que corresponde ao valor médio pago por passageiro por km voado no transporte aéreo regular doméstico de passageiros. Este indicador é baseado no relatório recebido mensalmente das empresas aéreas de transporte regular doméstico de passageiros e abrange dados dos assentos comercializados nas 67 ligações domésticas relacionadas no anexo da Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13 de maio de 2004. São consideradas apenas as tarifas públicas, ou seja, não são consideradas as tarifas negociadas entre as empresas aéreas e o mercado corporativo.

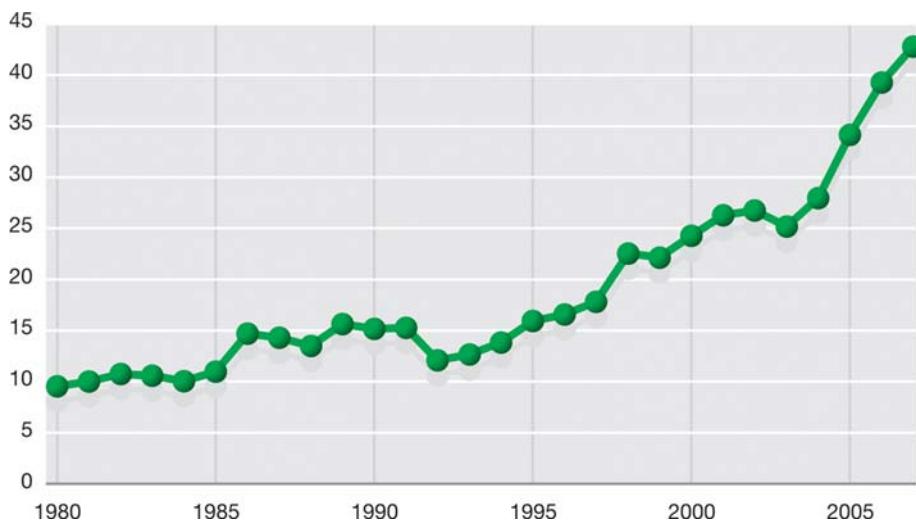
### Yield Receita

Indicador econômico que expressa a receita unitária auferida pelas empresas aéreas por cada passageiro/tonelada quilômetro transportado pago (RPK). É obtido pelo quociente da divisão da receita total de transporte de passageiros/cargas pela quantidade de passageiros/toneladas por quilômetros transportados pagos.

### YIELD RECEITA



Evolução do volume de passageiros transportados  
(Milhões pax.km)



Não obstante as transformações citadas, o mercado doméstico encontra-se atualmente muito concentrado e seu nível de competição ainda é incipiente, o que dificulta a ampliação desejada das opções de empresas e serviços e traz consequências ao bem-estar dos usuários.

Nesse contexto, a ANAC tem estado atenta aos direitos dos usuários e ao relacionamento destes com as empresas aéreas. Cabe destacar, em particular, a elaboração, em 2008, de uma nova regulamentação sobre as condições gerais de transporte aéreo, a fim de tornar mais explícitos os direitos e deveres de todas as partes envolvidas e as providências administrativas e penalidades aplicáveis às infrações.

### 1. ATUALIZAÇÃO DAS INDENIZAÇÕES DECORRENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) estabelece limites das indenizações decorrentes da responsabilidade civil do explorador do transporte aéreo por:

- Morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;
- Atraso do transporte aéreo contratado de passageiro;
- Dano, consequente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo;

A ANAC define novos valores indenizatórios, que não eram atualizados desde 1995.

- Atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo;
- Danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada;
- Danos causados em consequência de abalroamento.

Os limites de indenização previstos no CBAer correspondem a valores indexados à Obrigaçāo do Tesouro Nacional (OTN), que devem ser atualizados para a data do pagamento. Da extinção da OTN, em 1986, até a conversão da moeda para o Real, em 1994 – quando se deixou de explicitar um critério de atualização – os valores das apólices de seguros foram atualizados por critérios regularmente definidos pelo então Instituto de Resseguros do Brasil, hoje IRB Brasil Re S.A. A última atualização ocorreu em janeiro de 1995, pelo Comunicado DECAT-001/95, expedido pelo IRB.

Atendendo a recomendação do Ministério Públīco Federal, a ANAC aprovou a Resolução 37/08, que estabelece critério para a conversão desses limites em valores expressos em moeda corrente.

A Resolução fixa em R\$ 11,70 o valor unitário da OTN para a determinação dos limites de indenização em julho de 2008, adotando o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) como critério de atualização monetária, a partir dessa data.<sup>1</sup>

### LIMITES DAS INDENIZAÇÕES DECORRENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO EXPLORADOR DO TRANSPORTE AÉREO EM JULHO DE 2008

	OTN	REAIS
Danos ao Passageiro: morte ou lesão	3.500	39.795,00
Danos ao Passageiro: atraso do transporte	150	1.705,50
Danos à Bagagem	150	1.705,50
Danos à Carga	3 por kg	34,11
Terceiros na Superfície	3.500	39.795,00
Abalroamento	7.000	79.590,00
	300	3.411,00
	6 por kg	68,22

<sup>1</sup> O valor de R\$ 11,70 corresponde à atualização dos valores previstos pelo já referido Comunicado DECAT-001/95, pela Tabela de Correção Monetária para Condenações em Geral – Item 2.1 do Capítulo IV do Manual de Orientação de Procedimentos para os Cálculos na Justiça Federal, aprovado pela Resolução nº 561, de 02 de julho de 2007, do Conselho da Justiça Federal, que aplica o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial (IPCA-E) a partir de 01/2001.

## 2. NOVA REGULAMENTAÇÃO SOBRE AS CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE AÉREO

As Condições Gerais de Transporte Aéreo no país estão reguladas pela Portaria 676/GC-5, de 2000. A insatisfação generalizada dos usuários nos últimos anos evidencia, no entanto, que essa norma – e/ou sua aplicação – não tem sido capaz de assegurar a qualidade do serviço prestado pelas empresas aéreas. De fato, as transformações ocorridas no mercado desde o início da década tornaram essa Portaria um instrumento pouco eficaz para orientar a fiscalização da qualidade dos serviços.

Por conseguinte, a ANAC elaborou nova regulamentação sobre as condições gerais de transporte aéreo, que deverá ser submetida à consulta pública no início de 2009. Ressalte-se que, embora a Portaria 676/GC-5 abranja o mercado nacional e internacional, a nova regulamentação está voltada apenas para o transporte aéreo público doméstico de passageiros e carga. O transporte aéreo internacional será tratado posteriormente em regulamentação específica.

Nova Portaria estabelecerá direitos e deveres para garantir qualidade dos serviços aos usuários.



A nova regulamentação, em que pese estar limitada pelas disposições do CBAer, inclui os direitos e as obrigações a que devem se submeter passageiros e empresas aéreas para que as relações de consumo sejam melhor observadas tanto pelo prestador do serviço como pelo usuário. Ao mesmo tempo, sem prejuízo para a segurança operacional do serviço prestado, busca assegurar a flexibilidade necessária a um ambiente de livre concorrência e em constante evolução tecnológica.

As novas Condições Gerais de Transporte refletem uma dupla preocupação. De um lado, tornar mais explícitos e claros os direitos e deveres de todos os envolvidos, bem como as providências administrativas e penalidades a que estão sujeitos aqueles que, de alguma forma, os infringirem. De outro, modernizar a norma até agora vigente, a fim de torná-la compatível com a evolução tecnológica permanente do setor e suficientemente flexível para permitir a emergência de maior competitividade por parte das empresas.





## TRANSPORTE INTERNACIONAL: GRANDES AVANÇOS EM 2008

Em 2008, foram alcançados avanços significativos no âmbito internacional. A Agência instituiu a liberdade tarifária para os voos regionais na América do Sul e colocou em consulta pública a proposta que atinge os demais países. Foram renegociados 15 Acordos sobre Serviços Aéreos e assegurados o aumento das frequências de voos, a abertura dos quadros de rotas e a expansão das liberdades do ar. Tais medidas permitiram às empresas maior flexibilidade em suas operações, promovendo a competição e a ampliação da oferta de serviços e viabilizando a prática de promoções benéficas aos consumidores.

Ademais, a Agência está envolvida na busca da maior integração do Brasil com os países sul-americanos, por meio de aprimoramento dos acordos multilaterais existentes.

Finalmente, a ANAC definiu critérios técnicos claros para os processos de alocação e perda de frequências internacionais, assegurando ao mercado estabilidade regulatória.

A ANAC avançou no processo de flexibilização do mercado internacional ao revisar acordos bilaterais, instituir a liberdade tarifária para voos na América do Sul e estabelecer critérios para a alocação e perda de frequências internacionais.

Voltando no tempo para contextualizar os acontecimentos históricos, vale lembrar que o transporte internacional de passageiros teve seu ordenamento jurídico vinculado à Convenção de Chicago, estabelecida em 1944, ao final da Segunda Guerra Mundial. Dentre suas importantes disposições, a Convenção reafirmou o princípio da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo sobrejacente aos respectivos territórios – definição fundamental da Convenção de Paris de 1919, que havia regulamentado a navegação aérea internacional após a Primeira Guerra Mundial.

A consagração da soberania dos Estados sobre os respectivos espaços aéreos impôs a necessidade da negociação de acordos bilaterais que permitissem a realização de serviços aéreos entre os Estados.

O primeiro Acordo dessa natureza, no pós-guerra, foi celebrado entre os Estados Unidos e o Reino Unido, em negociações ocorridas em Bermuda, no início de 1946; e serviu de modelo para a maioria dos países que, a partir daquele momento, realizaram Acordos de Serviços Aéreos (ASAs), classificados como do tipo Bermuda, em virtude da semelhança das disposições neles contidas. Por motivos da conjuntura da época, esses Acordos eram restritivos e protecionistas.

Os ASAs possuem a natureza jurídica de um tratado, porém na prática funcionam como instrumentos regulatórios. Controlam o acesso ao mercado (capacidade, pontos, rotas e liberdades do ar), a designação das empresas que utilizam essa capacidade e as tarifas a serem praticadas (**dupla aprovação, país de origem, dupla desaprovação** ou **liberdade tarifária**).

Tais acordos têm sido flexibilizados e vêm perdendo o caráter restritivo e protecionista, passando a experimentar um processo de liberalização nas duas últimas décadas.

Assim, dos cerca de mil acordos bilaterais de serviços aéreos, emendas e memorandos de entendimentos firmados na última década, mais de 70% contêm alguma iniciativa voltada para a liberalização dos serviços. Envolvem, em graus distintos, a expansão dos direitos de tráfego (abrangendo a 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> liberdades), as designações múltiplas com ou sem limitação de rotas, a livre determinação de capacidade, a dupla desaprovação de tarifas ou a liberdade tarifária, critérios mais abertos sobre a propriedade e controle das empresas e, mais recentemente, normas relativas a sistemas de compartilhamento de código entre as empresas aéreas, arrendamento de aeronaves e transporte intermodal (ICAO, 2008).

**Dupla aprovação**  
As tarifas a serem cobradas pelas empresas de cada uma das partes contratantes devem ser aprovadas previamente pelas autoridades competentes de ambas as partes.

**País de origem**  
As tarifas são submetidas apenas à aprovação das autoridades competentes do território em que se inicia o serviço.

**Dupla Desaprovação**  
As tarifas a serem cobradas pelas empresas de cada uma das partes contratantes devem ser desaprovadas previamente pelas autoridades competentes de ambas as partes.

**Liberdade Tarifária**  
As tarifas a serem cobradas pelas empresas de cada uma das partes contratantes são estabelecidas livremente, não estando sujeitas a aprovação pela autoridade competente de nenhuma das partes.

Os direitos de tráfego correspondem às possibilidades abertas às empresas aéreas para o transporte de passageiros, carga e mala postal. Incluem diversos direitos ou privilégios, denominados “liberdades do ar” e que são assim expressos:

**1<sup>a</sup> LIBERDADE**

Direito de sobrevoar o território do outro país contratante.



**2<sup>a</sup> LIBERDADE**

Direito de pousar no território do outro país contratante, sem fins comerciais (pouso técnico).



**3<sup>a</sup> LIBERDADE**

Direito de desembarcar, no território do outro país, tráfego originário do país que designa a empresa aérea.



**4<sup>a</sup> LIBERDADE**

Direito de embarcar, no território do outro país, tráfego destinado ao país que designa a empresa aérea.



**5<sup>a</sup> LIBERDADE**

Direito de embarcar e desembarcar, no outro país, tráfego originado em terceiros países ou destinado a eles.



**6<sup>a</sup> LIBERDADE**

Direito de transportar, via o território do país que designa a empresa aérea, tráfego entre dois outros países.



**7<sup>a</sup> 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.



**8<sup>a</sup> 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.



**9<sup>a</sup> LIBERDADE**

Direito de transportar tráfego inteiramente entre dois pontos no território do outro país (operando um “voo doméstico” neste outro país). É chamado de direito de cabotagem pura.



Tráfego = passageiros, carga e mala postal.

As imagens representam direitos de tráfego do ponto de vista de empresas designadas pelo Brasil para operarem voos internacionais (a legislação define que as mesmas devem ter o mínimo de 80% de capital brasileiro. No caso da União Europeia, por exemplo, um país pode designar uma empresa de outra “nacionalidade” para operar o tráfego).

A etapa mais avançada do processo de liberalização corresponde aos acordos bilaterais de céus abertos (*open skies agreements*). O padrão mais tradicional não contempla a cabotagem, mas os seguintes direitos: número ilimitado de empresas designadas, de frequências de voos, de direitos de tráfego até a 6ª liberdade, liberdade tarifária, possibilidade de *code share* (compartilhamento de códigos) entre empresas dos dois países e de terceiros países e liberação de voos *charters*.

O primeiro desses acordos foi firmado em 1992, entre os Estados Unidos e a Holanda. No início de 2008, haviam sido concluídos 142 acordos bilaterais “*open skies*”, envolvendo 91 países (ICAO, 2008).

Por outro lado, o processo de liberalização do transporte aéreo vem sendo promovido também por meio de acordos regionais ou plurilaterais (entre um grupo de países com objetivos comuns, aberto à adesão de outras nações). É o caso do *Open Aviation Area*, modelo de liberalização adotado na Europa, que contempla a extinção completa de barreiras, permitindo inclusive a cabotagem.

No Brasil, distintamente do observado no mercado doméstico, a liberalização do transporte internacional de passageiros tem sido lenta.

No tocante às tarifas, os avanços alcançados até recentemente haviam se limitado a:

- Substituição, quando de revisões dos Acordos sobre Serviços Aéreos, da norma de “dupla aprovação de tarifas” pela norma de “aprovação pelo país de origem”;
- Exigência pelas autoridades aeronáuticas brasileiras, mesmo no caso dos Acordos sobre Serviços Aéreos que preveem a “dupla aprovação”, apenas do registro para aprovação das tarifas de voos que têm o Brasil como país de origem;
- Implantação, em 1993, face à prática de algumas empresas de comercializar níveis tarifários abaixo daqueles aprovados pelo Governo brasileiro, de um sistema de banda tarifária, que estabelece o desconto máximo a ser aplicado sobre as tarifas negociadas pelas companhias no fórum multilateral da *International Air Transport Association (IATA)* e aprovadas pelo órgão regulador.

Em relação às restrições à oferta, os avanços haviam ocorrido notadamente na integração com os países sul-americanos, com a celebração de acordos multilaterais, no Acordo de Fortaleza (1996) e no Memorando de Entendimento de Santiago (2001), que serão detalhados na seção “*Revisão de acordos bilaterais e multilaterais privilegiando a liberdade de mercado*”.

## 1. LIBERDADE TARIFÁRIA

Em 2008, a ANAC iniciou a revisão da política tarifária para o mercado internacional, em obediência à Lei 11.182, de 2005, que estabelece o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares, no qual as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas. Nesse processo, a Agência é estimulada ainda pela Resolução 07/2007, do CONAC, segundo a qual “a regulamentação dos preços para o mercado internacional deverá ser revista pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, com vistas à maior promoção da liberdade de mercado e ao maior acesso dos usuários ao transporte aéreo internacional”.

Além de cumprir com um dispositivo legal, a revisão das normas tarifárias tem por objetivo assegurar às empresas aéreas a liberdade de precificação, o que implica permitir que repassem seus ganhos de eficiência aos passageiros, via preços menores. Dessa forma, a concorrência entre as empresas é estimulada, viabilizando a prática de promoções e aumentando o bem-estar dos consumidores.

Processo de liberalização de tarifas para voos internacionais teve início em 2008 e já pode ser sentido pelos consumidores.



O primeiro passo nesse sentido foi a aprovação da Resolução 16/08, que introduziu o regime de liberdade tarifária para os voos internacionais com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul. Esse regime foi estabelecido em um processo gradual: o valor máximo de desconto permitido foi elevado para 50% a partir do dia 1º de março de 2008, e para 80%, a partir de 1º de junho de 2008, convergindo para a liberdade tarifária a partir de 1º de setembro de 2008.

De forma complementar à medida anterior, a Agência realizou consulta e audiência públicas acerca da alteração da política tarifária para os demais voos internacionais de passageiros com origem no Brasil e destino em outros países – exceto os da América do Sul, que já estão liberados. As contribuições colhidas nesses fóruns estão em análise para posterior definição sobre o assunto.

## 2. REVISÃO DE ACORDOS BILATERAIS E MULTILATERAIS PRIVILEGIA A LIBERDADE DO MERCADO

A ANAC tem promovido a expansão da capacidade entre os países da América do Sul e ampliado as liberdades do ar no mercado intrarregional, contribuindo para a integração sul-americana.

Quando na negociação dos acordos de serviços aéreos firmados pelo Brasil, a ANAC deve observar as diretrizes estabelecidas pelo CONAC. A Resolução 007/2007, do Conselho, estabelece as diretrizes referentes ao transporte aéreo brasileiro no mercado internacional, destacando que os Acordos sobre Serviços Aéreos (ASAs) devem promover sua expansão para aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países. A Resolução indica ainda que “nas negociações dos ASAs devem ser buscadas condições que possam promover a modicidade dos preços para os usuários, por meio do incentivo à concorrência entre as empresas” e que será adotada a política de múltipla designação de empresas.

Ao estabelecer tais diretrizes, o Estado brasileiro indica sua preocupação com o atendimento dos usuários do transporte aéreo no que diz respeito à modicidade tarifária e à disponibilidade de serviços, e ordena que a concorrência seja o instrumento para a conquista de tais objetivos. Leia-se, como usuários do modal aéreo, os passageiros (viajantes eventuais e frequentes, que se deslocam por motivos pessoais ou de negócios) e a carga (fruto da atividade produtiva).

As diretrizes do CONAC são mais específicas para a América do Sul, orientando que os ASAs com os países da região sejam aperfeiçoados, de forma a proporcionar a integração regional e a fortalecer os princípios do Acordo de Fortaleza. Nesse sentido, a ANAC deve, por ocasião das reuniões de consulta aeronáutica e das negociações dos referidos Acordos (i) promover a expansão da capacidade entre os países da América do Sul, de modo que não haja restrição de oferta para esse segmento do mercado; (ii) ampliar as liberdades do ar no mercado intrarregional da América do Sul; e (iii) estabelecer tarifas aeroportuárias que incentivem o tráfego regional.

Embora ainda modesto para produzir uma liberalização efetiva do transporte aéreo na região, o Acordo constitui um marco inicial para o desenvolvimento de um entendimento comum relativo à prestação de serviço entre os signatários.

O Acordo, celebrado em 1996 – abrangendo Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai e, desde 2000, Peru – tem por objetivo permitir a realização de novos serviços aéreos sub-regionais regulares, ampliando as rotas regionais efetivamente operadas nos termos dos Acordos Bilaterais. Isso promoverá e desenvolverá novos mercados e atenderá devidamente à demanda dos usuários.

A fim de modernizá-lo, o Governo brasileiro formulou um conjunto de propostas para análise e posterior deliberação pelos países signatários:

- A ampliação do âmbito do Acordo de modo a incluir toda a América do Sul;
- A abertura das rotas, eliminando a proibição de superposição de rotas operadas no âmbito dos acordos bilaterais;
- A liberalização da capacidade dentro da América do Sul, revogando a disposição que permite às autoridades estabelecer limitações;
- A ratificação da inclusão, no Acordo, dos direitos de tráfego de 5<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> liberdades dentro da América do Sul;
- A inclusão de uma cláusula moderna de salvaguardas para evitar excesso de capacidade, limitando sua adoção somente a situações em que fique caracterizada prática anticompetitiva;
- A correção do Artigo 3º para que o Acordo e o Anexo sejam considerados conjuntamente, tendo em vista eventuais modificações nos entendimentos.

Essas propostas foram apresentadas pelo Brasil em junho de 2008, na Primeira Reunião do Grupo de Trabalho de Revisão do Acordo de Fortaleza, e seriam analisadas na XX Reunião do Conselho de Autoridades do Acordo de Fortaleza, para deliberação. Entretanto, devido à ausência da Argentina, à falta de poderes do representante do Peru e à oposição da Bolívia ao projeto, não foi possível aprová-lo, uma vez que as decisões no âmbito do Acordo de Fortaleza têm de ser aprovadas por unanimidade de seus signatários. Assim, sua análise ocorrerá na próxima Reunião do Conselho de Autoridades, ainda sem data definida.

Voltando um pouco no tempo, a partir de março de 2001 entrou em vigor o Memorando de Entendimento de Santiago, celebrado entre os países signatários do Acordo de Fortaleza, à exceção da Argentina. O documento constituiu um novo avanço na direção da liberalização da prestação dos serviços de transporte aéreo previstos nos Acordos bilaterais da sub-região abrangida. Sua implementação foi programada de forma progressiva, distribuída em três fases:



- A primeira, com vigência a partir de 1º julho de 2001, estabeleceu o aumento da capacidade acordada em pelo menos 30% para os voos regionais, em 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> liberdades, e a eliminação das restrições existentes quanto aos pontos a operar, dentro dos limites de seus territórios;
- A segunda, com vigência a partir de 1º de julho de 2002, envolveu o aumento da capacidade já ampliada em pelo menos 50%, e a eliminação das restrições existentes quanto ao exercício dos direitos de 5<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> liberdades, entre os Estados Membros, no âmbito intrarregional; e, finalmente,
- A terceira fase, com vigência prevista para 1º de julho de 2003, resultaria na liberalização total da capacidade e das frequências acordadas nos respectivos Acordos bilaterais entre os Estados Signatários, no âmbito intrarregional.

As duas primeiras fases do Memorando de Santiago foram colocadas em prática, porém a terceira foi postergada pelas autoridades aeronáuticas brasileiras em 2003.

Posteriormente, a Resolução 07/07, do CONAC, estipulou à ANAC que “promova, por ocasião das negociações dos Acordos sobre Serviços Aéreos, a expansão da capacidade entre os países da América do Sul, de modo que não haja restrição de oferta para este segmento do mercado internacional intrarregional”.

Assim, em agosto de 2008, a Agência deliberou pela aplicação plena das três fases previstas no Memorando, o que implica a liberalização total, no âmbito intrarregional, da capacidade e das frequências acordadas nos respectivos Acordos bilaterais entre os Estados Signatários.

Paralelamente a essas iniciativas relativas ao mercado da América do Sul, a ANAC tem procurado avançar no processo de liberalização do transporte internacional no âmbito das Reuniões de Consulta Aeronáutica, realizadas periodicamente com os países com os quais o Brasil detém Acordos de Serviços Aéreos.

Nessas negociações têm sido contemplados, em particular:

- **Aumento das frequências de voos** – O objetivo é evitar que a capacidade esgotada dos acordos gere uma demanda reprimida e, consequentemente, aumento de preços. Essa ampliação está sendo realizada em fases, ao longo de até quatro anos, para que as empresas possam planejar suas operações no longo prazo – antecipando as frequências disponíveis para operar seus voos – e se preparar para o aumento gradativo da competição no mercado;
- **Abertura dos quadros de rotas** – A adoção de uma política de liberalização dos pontos intermediários e além (do Brasil e da outra parte) nas rotas das empresas, assegura liberdade às companhias brasileiras de carregar tráfego em qualquer rota e para qualquer ponto, incluindo o Oriente e a África;



- **Expansão para 5<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> liberdades** – A permissão dos direitos de 1<sup>a</sup> a 6<sup>a</sup> liberdades possibilita às empresas carregar tráfego em países estrangeiros para outros, viabilizando voos que de outra forma não seriam economicamente atrativos (cabe ressaltar que as negociações não incluem a possibilidade de operações de voos com os Direitos de 7<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup> ou 9<sup>a</sup> liberdades, não previstos pela política brasileira de transporte aéreo); e
- **Compartilhamento de código de voos entre as empresas** – A permissão do compartilhamento também com terceiros países, no quadro de rotas aprovado, melhora a viabilidade dos voos de longa distância com pontos além.

Estão ainda sendo realizados estudos, com apoio da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), tendo em vista a definição de uma abordagem mais flexível para a eliminação de restrição de capacidade.

A atuação da Agência visa atender ao princípio da livre concorrência, constante da Constituição Federal brasileira, e cumprir o disposto na Resolução 007/07 do CONAC. Na execução dessa orientação, a ANAC adota uma implementação gradual, de forma a permitir que as empresas aéreas brasileiras se planejem para enfrentar o novo ambiente de negócios.

O resultado imediato dessa política foi a implementação de voos internacionais partindo de outras cidades do Brasil além do eixo Rio-São Paulo – por exemplo, Brasília, Belo Horizonte, Manaus, Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. Com ampliação da oferta de voos, diversidade de serviços e competição por preços, essa nova abordagem já promove, portanto, benefícios para os usuários.

Foram realizadas, em 2008, 16 reuniões de consulta com África do Sul (duas), Austrália, Bélgica, Chile, Cingapura, Emirados Árabes Unidos, Estados Unidos, França, Luxemburgo, Peru, Reino Unido, Rússia, Ucrânia, Uruguai e Venezuela.

No tocante aos países da União Europeia, a ANAC, em sua Resolução 027/08, aceitou os princípios preconizados nas cláusulas comunitárias sobre Designação de Empresas Aéreas e Revogação de Autorização, adotadas pela Comissão Europeia. Isso implica a sua inclusão nos instrumentos formais sobre serviços aéreos firmados entre o Brasil e os Estados Membros da União Europeia, o que elimina a cláusula de obrigatoriedade de que a empresa aérea designada seja de “propriedade majoritária de governos ou de nacionais do país que efetua sua designação”. Essa decisão já se reflete nas reuniões de consulta realizadas em 2008 com países da UE.

O quadro a seguir sintetiza as disposições dos principais Acordos de Serviços Aéreos firmados pelo Brasil no tocante à Política Tarifária, Direitos de Tráfego e Código Compartilhado.

A ANAC, ao atender ao princípio da livre concorrência e cumprir Resolução do CONAC, implementa a liberdade de mercado de forma gradual para que as empresas brasileiras se planejem para o novo ambiente de negócios.

## ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS

PAÍS	POLÍTICA TARIFÁRIA	DIREITOS DE TRÁFEGO	CÓDIGO COMPARTILHADO
África do Sul*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Terceiros países
Alemanha	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países <sup>(4)</sup>
Angola	Dupla aprovação	1 <sup>a</sup> a 4 <sup>a</sup>	<sup>(1)</sup>
Austrália*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Terceiros países
Bélgica*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Terceiros países
Canadá	Dupla aprovação	1 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup>	Bilateral
Chile*	Liberdade Tarifária para América do Sul e País de origem para outras regiões	1 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup>	Terceiros países
China	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países <sup>(2)</sup>
Cingapura*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Bilateral
Emirados Árabes Unidos*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Bilateral
Espanha	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países <sup>(2)</sup>
Estados Unidos*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países <sup>(2)</sup>
França*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países
Japão	Dupla aprovação	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países <sup>(2)</sup>
Luxemburgo*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Bilateral
México	Dupla aprovação	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Bilateral
Panamá	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Bilateral
Peru*	Liberdade Tarifária para América do Sul e País de origem para outras regiões	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países
Portugal	Dupla aprovação	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup>	Terceiros países <sup>(1)</sup>
Reino Unido*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Terceiros países
Rússia*	Dupla aprovação	1 <sup>a</sup> a 4 <sup>a</sup>	Bilateral
Ucrânia*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 4 <sup>a</sup>	Terceiros países <sup>(2)</sup>
Uruguai*	Liberdade Tarifária para América do Sul e País de origem para outras regiões	1 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup>	Terceiros países
Venezuela*	País de origem	1 <sup>a</sup> a 5 <sup>a</sup> <sup>(3)</sup>	Bilateral

Fonte: Acordos Aéreos Bilaterais.

\* Países com os quais foram realizadas Reuniões de Consulta em 2008.

(1) O Acordo com Angola é muito antigo. Permite acordos de cooperação comercial, sem especificar Código Compartilhado.

(2) Sob condições específicas.

(3) Com limitação.

(4) A ser aprovado caso a caso.

### 3. ESTABELECIMENTO DE CRITÉRIOS PARA ALOCAÇÃO E PERDA DE FREQUÊNCIA

Resoluções de 2008 conferem transparência e imparcialidade ao processo de alocação e de perda de frequências internacionais.

A Resolução 07/07 do CONAC estabeleceu que a concessão de frequências internacionais deve ser devidamente motivada e atender a critérios de alocação previamente estabelecidos, os quais deverão privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço.

Assim, a ANAC regulamentou, por meio da Resolução 57/08, o processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras. A nova norma visa justamente dar maior transparência a esse processo.

A ANAC deverá instaurar processo seletivo sempre que uma empresa aérea brasileira desejar operar voos regulares internacionais para um determinado destino no exterior. Ao receber uma solicitação, a Agência avaliará a adequação do pleito à política vigente para o transporte aéreo internacional, a existência de relacionamento aeronáutico com o país considerado e a disponibilidade de capacidade. Em seguida, instaurará processo seletivo para dar oportunidade às demais concessionárias de operar no mercado em questão.

A decisão da Agência considerará os seguintes quesitos: adequação e conveniência da rota e horário; adequação do equipamento e da configuração à operação pretendida; prazo de implementação; infraestrutura; índices de





produtividade; pontualidade e regularidade da empresa em suas operações domésticas e internacionais; índice de concentração de mercado; histórico de retomada de frequências da empresa; e viabilidade econômica.

Por meio da Resolução 26/08, a ANAC definiu ainda as situações que, salvo motivo plenamente justificado, acarretarão a perda de uma frequência alocada a uma empresa para um serviço aéreo internacional e seu retorno ao poder concedente.

Isto ocorrerá quando:

- A frequência não for implementada pela empresa no prazo de seis meses;
- A empresa desistir da frequência;
- Não for alcançado, em sua operação, um Índice de Utilização de frequência (IUF) de, pelo menos, 66%, considerando-se a média dos valores mensais dos últimos seis meses;
- A empresa deixar de cumprir a legislação aeronáutica, acordos ou convenções internacionais aplicáveis.

As frequências alocadas também retornarão automaticamente ao poder concedente quando ficar comprovada, mediante processo administrativo, a incapacidade da empresa para a execução regular do serviço.



## REFORMULAÇÃO DE PROCESSOS: MAIS EFICIÊNCIA E CELERIDADE

A área de serviços aéreos demanda procedimentos para autorizações, concessões, levantamento de dados e fornecimento de informação, tanto no âmbito do transporte doméstico como do internacional. Devido à complexidade de fases e análises, essas atividades prolongavam-se até o parecer final.

Com o intuito de agilizar processos e procedimentos, aumentando a eficiência na resposta às demandas, a área de serviços aéreos buscou reformular atividades críticas. Dessa iniciativa, surgiram diversos projetos.

### 1. GRUPO DE TRABALHO DE REVISÃO DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS DE OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO / CONCESSÃO

O grupo de trabalho tem por finalidade identificar os gargalos na tramitação e desenvolvimento dos processos administrativos de responsabilidade da Superintendência de Serviços Aéreos (SSA), conforme o Art. 184 da Lei 7.565/86 (CBAer) – particularmente aqueles que envolvam a constituição de empresas aéreas e a outorga de autorização/concessão para a exploração dos serviços aéreos públicos.

Isso possibilitará e franqueará o ingresso de empresas interessadas, diminuindo as “barreiras à entrada”. Sabe-se que o atraso dos processos de ingresso e constituição de novas empresas constitui considerável obstáculo à competição no setor.

O marco inicial dos trabalhos visa a revisão das Portarias 190 e 536, editadas pelo antigo DAC, que disciplinam os procedimentos de constituição e preparatórios da outorga final das concessões/autorizações. O grupo também tem por objetivo estudar e implementar melhorias no processo de análise prévia das alterações dos atos constitutivos das autorizatárias e concessionárias de serviços aéreos.

Os trabalhos encontram-se em fase inicial, de levantamento dos principais procedimentos verificados no âmbito da SSA durante o processo de constituição/autorização das empresas. Posteriormente, será elaborada uma nova resolução que alterará as portarias em vigor.

## 2. DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS PARA GERÊNCIAS REGIONAIS

A delegação de competências constitui descentralização de atividades para as gerências regionais (GERs), com os seguintes objetivos: dar celeridade aos processos de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado (SAE), padronizar procedimentos com outras Superintendências (SSO), aprimorar e facilitar o relacionamento entre a ANAC e as empresas e utilizar o poder de capilaridade das GERs nas ações de fiscalização das operações aéreas.

As atividades da SSA, que teriam maior eficiência se fossem descentralizadas, são as de maior proximidade das GERs com as empresas ou as localidades onde as operações aéreas se realizam, bem como as familiarizadas com as características regionais.

Primeiramente, em relação às empresas de táxi aéreo e SAE, a proposta é que as Gerências Regionais assumam o acompanhamento da vida das empresas, após os processos de concessão de funcionamento jurídico e autorização para operar, que serão mantidos na SSA. A proposta pressupõe as seguintes atividades:

- Controle da integralização do capital social inicial;
- Análise e aprovação de alterações de atos constitutivos;
- Controle do cumprimento do limite de participação de capital estrangeiro;
- Controle da remessa anual dos Relatórios Operacionais e Demonstrações Financeiras – remessa de cópia para a SSA (GACM) para compor o Anuário;
- Manutenção de cadastro atualizado das empresas;
- Renovação da autorização para operar – instrução do processo e remessa à SSA para a outorga;
- Inspeções de rotina e pré-renovação, quando necessária;
- Lavratura de autos de infração;
- Comunicação à SSA de problemas com as empresas, para adoção de providências junto à Diretoria (suspensão, revogação).

A descentralização de atribuições da Agência assegura celeridade, padronização de procedimentos e aprimoramento da fiscalização.

Além disso, propõe-se a descentralização de operações de fiscalização, tanto planejadas como eventuais. As GERs funcionariam como um braço da SSA para o acompanhamento das operações e realização de ações pontuais, quando solicitada pela Superintendência, para:

- Observância do cumprimento de Horários de Transporte (HOTRAN's), comunicando à SSA as discrepâncias observadas, em especial aquelas em que se observa alguma frequência, para a adoção das providências cabíveis;
- Fazer o acompanhamento de determinadas operações, quando a GGOP solicitar;
- Verificação de procedimentos adotados pelas empresas aéreas nos aeroportos, quando a SSA solicitar;
- *Test-ticket* (recolhimento de bilhetes) em voos específicos, quando solicitado pela SSA (voos regulares ou *charter*) – tarifas e direitos de tráfego.

A descentralização de tais atividades proporciona diversas vantagens, entre as quais destacam-se:

- Padronização e centralização de informações (SSA + SSO);
- Otimização das ações de inspeção com melhorias no planejamento e na execução;
- Facilidade de acesso da ANAC às instalações das empresas;
- Facilidade de acesso das empresas às instalações da ANAC;
- Celeridade nas análises de alterações de atos constitutivos;
- Redução do risco de ações descoordenadas, uma vez que o comando será único tanto para as fiscalizações da SSA quanto da SSO.



### 3. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMAÇÕES DE AVIAÇÃO CIVIL (SINTAC)

Devido à importância de celeridade no levantamento e tratamento de informações, a área de serviços aéreos desenvolveu o Sistema Integrado de Informações de Aviação Civil (SINTAC). Os objetivos são: automatizar a remessa das informações pelas empresas e a atualização do Banco de Dados da ANAC; melhorar a qualidade das informações – sistemas de crítica (na origem e na carga de dados); migrar os sistemas de estatística (econômica e tráfego) do MAPPER (Banco de Dados relativo ao Sistema de Aviação Civil) para plataforma Oracle; e agilizar o acesso e extração de informações – ferramenta BO (*Business Objects*).

O sistema deve manter e apresentar informações estatísticas e econômicas de empresas nacionais e estrangeiras e do tráfego aéreo. Deverão constar informações de frota e pessoal, assim como os Relatórios Operacionais (receitas e custos), Demonstrações Financeiras e Balanço Demonstrativo de Resultados de empresas regulares, de táxi aéreo e serviço aéreo especializado.

A previsão de entrega de todo o sistema é para maio de 2009. Atualmente o SINTAC já dispõe de informações de tráfego aéreo, frota, pessoal e Relatórios Operacionais de empresas regulares. Posteriormente, assim que estiver estabilizado, ele será disponibilizado para empresas e usuários dos serviços aéreos.

### 4. APROVAÇÃO DE HOTRAN

Embora o processo de aprovação de Horário de Transporte (**HOTRAN**) seja de responsabilidade da ANAC, ele necessita da participação de membros da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR), conselho composto por diversas áreas da ANAC, Infraero e Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA, órgão do DECEA). A partir de solicitações feitas pelas companhias aéreas, o processo transcorre em várias fases, com as respectivas alçadas de aprovação dos membros consultivos do COMCLAR. Visto o envolvimento de vários agentes, esse processo muitas vezes carecia de celeridade. Assim, a Agência concebeu o HOTRAN eletrônico, sistema para controle do fluxo e aprovações.

#### HOTRAN – Horário de Transporte

Registra os voos comerciais regulares (domésticos e internacionais) de transporte de passageiros e/ou carga que as empresas de transporte aéreo regular estão autorizadas a executar, com horários, itinerários, frequências e equipamentos pré-estabelecidos.

No final de 2008, já haviam sido migrados pela GGOP tanto os HOTRANS domésticos e os internacionais das empresas brasileiras como os das empresas estrangeiras. E no início de 2009, os processos de HOTRAN eletrônico da Gerência de Operações Domésticas (GOPD), até então feitos no Rio de Janeiro, passaram a ser feitos em Brasília.

Implementou-se também um banco de dados de registro de seguros de aeronaves, que servirá de insumo para aprovação, alteração e cancelamento de pedidos de HOTRAN, uma vez que a validade das apólices é obrigatória para que a empresa aérea tenha Horário de Transporte.

## AEROPORTOS

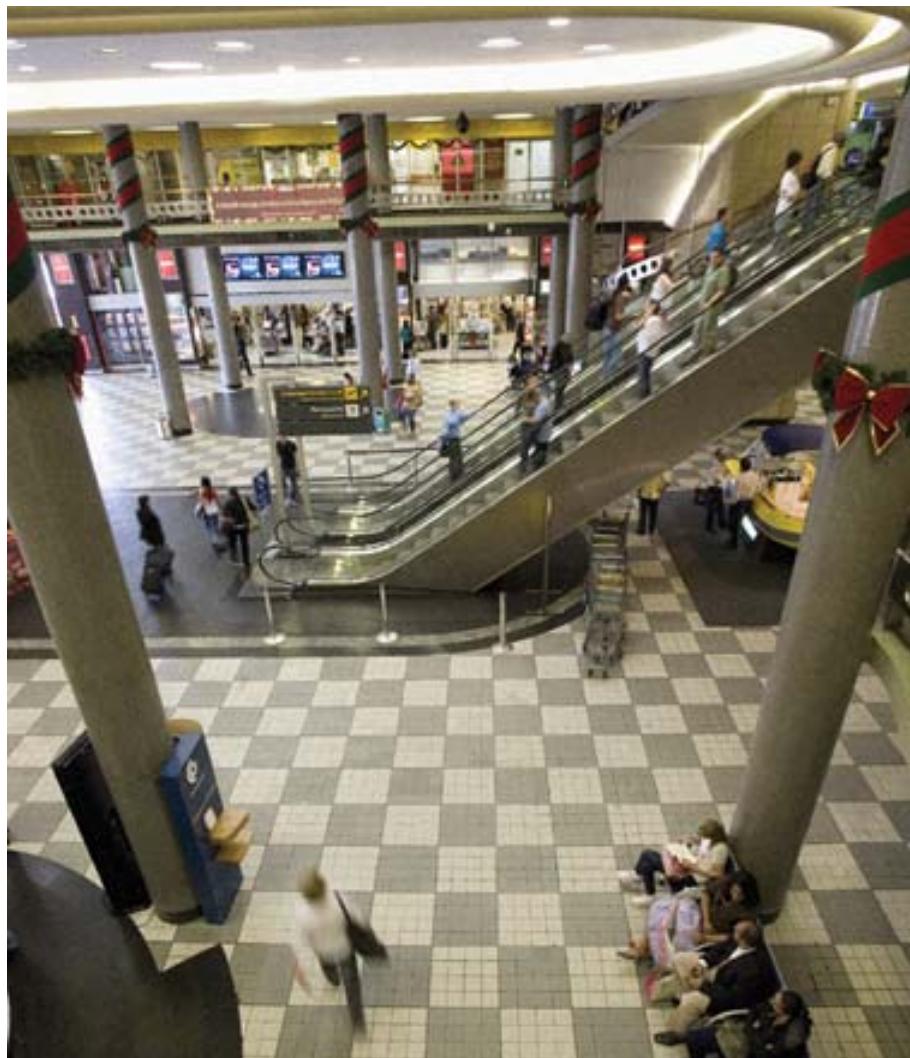
### ANAC ADOTA NOVAS REGRAS OPERACIONAIS

A ANAC revisou as regras de utilização de áreas aeroportuárias e as normas de acesso aos aeroportos que operam no limite de sua capacidade para estimular a concorrência.

Os últimos anos foram marcados pela crise da infraestrutura aeroportuária e do sistema de controle do tráfego aéreo do país, com impactos sobre a eficiência, a segurança operacional e a qualidade do serviço prestado. Essa crise reflete o forte crescimento do volume de passageiros e de voos – decorrente do aumento da concorrência no setor e da consequente redução das tarifas – e pode ser associada à expansão insuficiente da infraestrutura aeroportuária.

O efeito da crise foi mais acentuado na região Sudeste, tendo em vista a forte concentração do tráfego aéreo no aeroporto de Congonhas. Isso pode ser verificado a partir da observação dos dados contidos na tabela a seguir:

(i) Congonhas era, em 2006, o aeroporto mais movimentado do Brasil e (ii) este aeroporto recebeu aumento intensivo de demanda entre os anos de 2000 e 2006, da ordem de 60% de passageiros.





## MOVIMENTO OPERACIONAL ANUAL DE AEROPORTOS BRASILEIROS

AEROPORTOS	AERONAVES (MIL)					PASSAGEIROS (MILHÕES)				
	2000	2003	2006	2007	2008	2000	2003	2006	2007	2008
Congonhas	158,4	156,9	175,7	153,9	148,2	10.544	12.321	16.888	14.100	13.414
Guarulhos	168,9	113,5	136,4	161,6	167,1	13.912	11.154	15.697	18.801	20.571
Brasília	90,9	94,7	94,2	100,0	113,9	6.043	7.333	9.628	10.370	11.739
Galeão	75,8	62,2	94,2	100,0	113,9	6.044	5.368	10.220	12.188	12.853
Salvador	57,0	52,0	59,3	56,8	64,0	3.850	3.872	6.224	6.179	6.999
Cinco maiores	551,0	4792,0	565,1	588,6	615,7	40.394	40.049	58.658	61.637	65.576

Fontes: ANAC / SSA / GGAS / GPDI / Estatísticas de Tráfego.

Aeronaves: pouso + decolagem.

Passageiros: embarque + desembarque + conexão.

O estrangulamento da infraestrutura aeroportuária é um tema que faz parte da agenda do CONAC e da ANAC desde 2007, especialmente após o acidente aéreo ocorrido no aeroporto de Congonhas em julho daquele ano. As provisões adotadas envolveram, inicialmente, a redistribuição das autorizações dos horários de voos regulares (HOTRANS) deferidos às empresas aéreas e a não autorização de operação de voos fretados e *charters* em Congonhas. O objetivo era adequar o movimento de pouso e decolagem nos aeroportos brasileiros às suas capacidades operacionais e incentivar a eficiência operacional pelo melhor uso da plataforma.

Os efeitos dessas iniciativas foram observados já em 2007, com a redução do movimento de aeronaves e de passageiros em Congonhas e sua transferência para Guarulhos. Assim, o número de pouso e decolagens em Congonhas declinou de 176 mil, em 2006, para 148 mil, em 2008, enquanto o movimento em Guarulhos aumentou de 136 mil para 167 mil, nos mesmos anos.

A atuação da ANAC em 2008 prosseguiu com a inclusão de medidas relacionadas à segurança operacional, destinadas a restabelecer requisitos adequados de operação nos principais aeroportos do país, em particular no de Congonhas.

O desequilíbrio entre a demanda e a oferta de serviços de infraestrutura aeroportuária tem também implicações sobre a concorrência no mercado. A regulação do acesso das empresas aéreas aos aeroportos de maior movimento tem constituído um dos principais desafios enfrentados pelas agências reguladoras em todo o mundo. Essa questão ganhou uma dimensão especial no contexto do estrangulamento da infraestrutura aeroportuária observada nos últimos anos no país.

Ao enfrentar essa questão em 2008, a ANAC propôs:

- A revisão das normas que regulam o acesso das empresas aéreas aos aeroportos que operam no limite de sua capacidade; e
- A redefinição das regras de utilização de áreas aeroportuárias.

Vale notar ainda que a crise do transporte aéreo – além de exigir iniciativas voltadas para eliminar, de imediato, os pontos de estrangulamento da malha – evidencia a necessidade de rever o atual modelo de exploração econômica da infraestrutura aeroportuária do país, de modo a viabilizar o aumento dos investimentos e a expansão da capacidade operacional da rede de aeroportos.

A ANAC vem se empenhando em fornecer subsídios às autoridades responsáveis pela formulação da política aeroportuária para revisão desse modelo.

## 1. ADEQUAÇÃO DO MOVIMENTO DO AEROPORTO DE CONGONHAS À SUA CAPACIDADE OPERACIONAL

As principais iniciativas implementadas no Aeroporto de Congonhas, pela ANAC, em 2008, em continuidade ao processo de ajuste do movimento de pouso e decolagem nos aeroportos brasileiros às suas capacidades operacionais, foram:

- Revisão dos valores das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso, permanência e dos preços unificados domésticos para passageiros, empresas de transporte aéreo regular e não regular, e aeronaves da aviação geral, no Aeroporto de Congonhas. O objetivo é alinhar a remuneração pelo uso das instalações às condições operacionais restritas pelas limitações físicas e pela inviabilidade técnica de expansão, bem como promover o fracionamento da tarifa de pouso, de modo a incentivar o uso eficiente da infraestrutura (Resolução 017/08);
- Exclusão do Aeroporto de Congonhas do rol de aeroportos internacionais do Brasil (Resolução 53/08);

A ANAC adotou novas medidas de ajuste no aeroporto de Congonhas, entre elas a revisão das tarifas do aeroporto, o que incentivou as empresas aéreas a otimizarem suas operações.



- Revisão da norma que estabelecia os critérios de utilização do Aeroporto de Congonhas, sendo as seguintes as principais alterações:
  - (i) Fixação de limites aos voos domésticos não-regulares de passageiros (*charter* e fretamento) e às operações de aeronaves de asas fixas;
  - (ii) Proibição de voos de treinamento;
  - (iii) Proibição de operação de qualquer aeronave civil, exceto em condições especiais especificadas, entre 23h e 6h; e
  - (iv) Proibição, em determinados horários, de operação de aeronaves cujos níveis de ruído não obedeçam às normas aplicáveis e de experiências e cheques de quaisquer tipos de motores de aeronaves (Resolução nº 055, de 8 de outubro de 2008).

## 2. REVOGAÇÃO DAS LIMITAÇÕES E PROIBIÇÕES OPERACIONAIS IMPOSTAS ÀS ÁREAS DE CONTROLE TERMINAL DO RIO E DE SÃO PAULO

O marco regulatório instituído pela Lei 11.182, de 2005, estabelece a capacidade operacional dos aeroportos e o atendimento das normas de serviço adequado como condicionantes exclusivos da oferta de serviços aéreos, ao indicar que, observados esses condicionantes em um aeroporto, as prestadoras de serviços aéreos domésticos poderão explorar quaisquer linhas pretendidas.

A Portaria 187/DGAC/2005, atualmente em vigor, regulamentou o uso dos aeroportos abrangidos pela Área de Controle Terminal do Rio de Janeiro – TMA/RJ, impondo-lhes inúmeras limitações e proibições – notadamente ao Aeroporto Santos Dumont, para o qual foram estabelecidas restrições em função do tipo de equipamento utilizado e das localidades atendidas. Segundo a resolução, o objetivo primário desse aeroporto é atender as ligações em voos regulares com o aeroporto de Congonhas. As demais rotas devem compreender apenas ligações regionais que realizem ao menos duas escalas intermediárias, utilizando somente aeronaves turbo-hélice com capacidade para até 50 passageiros.

Assim, verifica-se que a Lei da Agência não recepcionou o disposto na Portaria, razão pela qual a ANAC submeteu à consulta e audiência pública, em dezembro de 2008 e em janeiro de 2009, minuta de Resolução que revoga a referida Portaria 187/DGAC/2005, eliminando assim as limitações e proibições impostas à Área de Controle Terminal do Rio de Janeiro – TMA/RJ e, em particular, ao Aeroporto Santos Dumont.

Com base em critérios técnicos, a Agência revogou a Portaria, por meio da Resolução nº 75, de 03 de março de 2009. A Diretoria decidiu que, com base nos princípios de isonomia, transparência e não-discriminação, a Superintendência de Serviços Aéreos deve definir os critérios de distribuição dos horários de voo no Aeroporto Santos Dumont, em conjunto com a Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR).



### 3. REGRAS DE ALOCAÇÃO DE HORÁRIOS EM AEROPORTOS QUE OPERAM NO LIMITE DE SUA CAPACIDADE

Conforme a Lei 11.182, compete à ANAC “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”.

As condições de acesso das empresas aéreas aos aeroportos de maior movimento têm implicações do ponto de vista da concorrência no mercado, já que essa infraestrutura pode ser considerada um insumo essencial para a prestação de serviços quando é o único capaz de viabilizar ligações entre a sua área de influência e os demais aeroportos conectados pelas empresas aéreas.

Soma-se a isso o fato de que a escassez de horários em um aeroporto no limite de sua capacidade gera um custo social representado: (i) pela perda dos lucros da linha aérea, impossibilitada de oferecer um determinado voo, e (ii) pela perda dos usuários, cujas opções de destino/horário se reduzem. Por outro lado, a distribuição inadequada de horários tende a gerar congestionamento, que se traduz em atrasos sucessivos em razão da transmissão de atrasos de um voo para outro.

Deve-se, então, solucionar ambos os tipos de ineficiências, reduzindo os níveis de congestionamento ao longo do dia e permitindo que as linhas aéreas que mais valorizam os horários de pico sejam seus detentores em situações de escassez de capacidade.

A regulação da distribuição de horários em aeroportos saturados deve incentivar a eficiência e a concorrência.



O regulador, ao criar uma regra de alocação de horários, deve lidar com três questões principais: equidade, eficiência e concorrência.

- **Equidade** – Refere-se à distribuição, em um aeroporto saturado, dos direitos de pouso e decolagem entre todas as empresas que dependem desse acesso para prestar o serviço.
- **Eficiência** – Recomenda-se que a infraestrutura escassa seja alocada ao agente que lhe dá maior valor, uma vez que ele estaria mais capacitado a extrair a maior eficiência de seu uso. Uma regra de distribuição de horários que privilegie os direitos históricos das empresas incumbentes poderá impedir o acesso de companhias mais eficientes ao aeroporto saturado.
- **Concorrência** – Deve-se impedir a consolidação de uma estrutura de mercado concentrada, favorecida por uma regulação de distribuição de horários que imponha obstáculos à entrada de novo concorrente. A regulação não deve ser empecilho para que empresas incentivadas pela concorrência produzam a um menor custo e repassem parte dos ganhos ao consumidor, reduzindo as tarifas.

Considerando esses aspectos, o regulador deve analisar o problema da escassez de infraestrutura dos aeroportos sob sua responsabilidade e buscar a melhor forma de fazer com que os três elementos mencionados sejam relacionados para atingir os objetivos das políticas públicas do país.

O exame da experiência internacional de regulação de aeroportos evidencia que não há um modelo único de distribuição de horários. Mais do que isso, nenhum dos diferentes modelos adotados ao redor do mundo tem sido considerado satisfatório, levando as autoridades internacionais a discutir novas alternativas e possíveis alterações das regras em vigor.

No caso brasileiro, a sistemática disciplinada pela Resolução nº 002, de 3 de julho de 2006, da ANAC, prevê a implementação de duas grades de rodízio de horários: uma destinada às empresas que já operam no aeroporto, na qual seriam alocados 80% dos horários disponíveis; outra destinada às companhias entrantes, que receberiam os 20% remanescentes.

Essa norma se ressente de algumas limitações: (i) funciona como uma barreira à entrada de novos competidores em aeroportos saturados onde, em regra, não existem horários disponíveis; (ii) ao dispor apenas sobre a alocação de horários disponíveis, preserva o direito de precedência das empresas atuantes no aeroporto (*grandfather rights*); e (iii) ao destinar um percentual pequeno de horários a empresas entrantes, é insuficiente para garantir a contestabilidade do mercado.

A única experiência de implementação do sistema de rodízio, definido pela Resolução nº 002, voltada para Congonhas não chegou a ser efetivada em razão das restrições operacionais impostas nesse aeroporto.

Ao observar a experiência internacional, a Agência reconhece que as regras que limitam a alocação dos horários eventualmente disponíveis em aeroportos saturados não é eficaz para solucionar o problema de acesso.



Assim, ao final de 2008, para assegurar a concorrência no mercado, a ANAC submeteu à consulta pública minuta de Resolução com novas disposições sobre o assunto. Segundo a nova proposta, a redistribuição de horários ocorrerá periodicamente a cada dois anos, prazo que assegura a estabilidade necessária à operação das empresas aéreas e viabiliza a entrada de novas operadoras, possibilitando a constante contestabilidade do mercado.

O critério de decisão para redistribuir os horários teria como referência a eficiência operacional das empresas, a ser avaliada segundo parâmetros que constituem atributos basilares do serviço aéreo: atraso, cancelamento de voos e segurança operacional.

A proposta de Resolução considera qualificada como entrante, portanto apta a passar a operar em um aeroporto saturado, a empresa titular de outorga para a exploração de serviço de transporte aéreo regular que:

- (i) opere há pelo menos seis meses;
- (ii) tenha manifestado interesse em começar a atuar nesse aeroporto;
- (iii) não controle nem seja coligada ou controlada de uma empresa atuante; e
- (iv) apresente um certo nível de eficiência, obtendo pelo menos dois pontos de três possíveis nos Critérios de Qualificação (atraso, cancelamento e segurança operacional) estabelecidos.

A Resolução prevê ainda que as empresas atuantes possam trocar entre si os horários a elas atribuídos na base de um para um, vedada sua comercialização sob qualquer forma.

A proposta da ANAC para redistribuir horários de vôos em aeroportos saturados tem como critério a eficiência das empresas.



#### 4. REGULAMENTAÇÃO DE ALOCAÇÃO DE ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

Ao final de 2008, a ANAC submeteu a consulta pública proposta de Resolução que dispõe sobre a alocação de áreas aeroportuárias. A regulação sobre essas áreas se faz necessária principalmente nos casos em que a demanda de infraestrutura supera sua oferta, o que pode provocar resultados indesejados no processo de concorrência e na política de preços do transporte aéreo no país.

Nesse contexto, o objetivo do regulador é limitar o poder do gestor aeroportuário, de forma a preservar os incentivos à utilização eficiente da área aeroportuária, sem comprometer a capacidade de investimento do administrador.

A Lei 11.182 atribui à ANAC a competência de regular, fiscalizar e estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

Assim, a ANAC, em 2008, reviu a norma vigente estabelecida pela Portaria 774/GM-2/97 e, devido às restrições de infraestrutura aeroportuária observadas nos últimos anos, concluiu pela necessidade de revisão do assunto. A minuta da nova Resolução elaborada pela Agência define, então, novos critérios de distribuição e de cobrança das áreas aeroportuárias consideradas essenciais.

A nova regulamentação das áreas essenciais visa limitar o poder de mercado do gestor do aeroporto e incentivar a distribuição mais equânime dos espaços disponíveis.



## 5. CONVÊNIOS ENTRE A ANAC E OS GOVERNOS ESTADUAIS OU MUNICIPAIS

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) prevê a possibilidade de construção, manutenção e exploração de aeródromos públicos mediante convênio com os estados ou municípios, sujeitando essas iniciativas a normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

A Lei 11.182 conferiu à ANAC competência para conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Determinou ainda a adaptação dos contratos anteriores às novas disposições, no prazo de 180 dias contados da data de instalação da Agência.

Nesse contexto, a ANAC aprovou modelo de Convênio a ser celebrado com os Governos estaduais e ou municipais, relativo à administração, manutenção, operação e exploração de aeródromos públicos.

O modelo em vigor estabelece que, após a autorização da Agência, o estado ou município poderá construir ou permitir a construção, em terreno do aeródromo, de edifícios e instalações de terceiros. Isso será feito mediante contrato de concessão de uso de área, assumindo o estado ou município plena e total responsabilidade legal, administrativa e técnica pela perfeita execução das obras e serviços realizados no local. A conclusão das obras também deve ser comunicada à ANAC.

Cabe à ANAC:

- (i) disponibilizar as normas e os regulamentos nacionais, bem como a programação de cursos, treinamentos e seminários promovidos pela Agência, aplicáveis à administração, manutenção, operação e exploração de aeródromos públicos;
- (ii) promover as ações relativas à inspeção do aeródromo, objeto de processos de modificação de características físicas e/ou operacionais, homologação, certificação, classificação e reclassificação tarifária;
- (iii) analisar o Plano de Ações Corretivas, elaborado pela administração aeroportuária, contendo as ações que visam sanar as não-conformidades registradas no respectivo Relatório de Inspeção Aeroportuária, elaborado pela ANAC; e
- (iv) analisar e aprovar o Documento de Planificação de Emergência elaborado pela Administração Aeroportuária.

Com base nesse modelo, a Agência celebrou convênios para administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos pelos municípios onde eles estão localizados, sendo a celebração do convênio por vezes realizada com o Governo estadual, de forma a englobar todos os aeródromos localizados em seu território.

## 6. PLANOS AEROVIÁRIOS ESTADUAIS

A ANAC exerce outra importante função no setor: aprovar os Planos Aeroviários Estaduais, instrumentos macrodiretores da política de desenvolvimento de aeroportos, que definem e orientam as diretrizes de implantação da infraestrutura aeronáutica no estado, de modo a capacitá-lo a atender às demandas de aviação civil e adequá-la ao desenvolvimento sócio-econômico.

A elaboração dos planos estaduais coube, historicamente, a órgãos do Comando da Aeronáutica. A Lei 11.182 estabeleceu que é competência da ANAC “aprovar os planos diretores dos aeroportos e os planos aeroviários estaduais”, cabendo à Agência somente a aprovação dos planos, e não sua elaboração.

Diversos Governos estaduais têm demonstrado interesse na atualização de seus documentos, solicitando orientações à Agência. Com o intuito de regulamentar a questão, a ANAC preparou a Norma para Elaboração e Revisão de Planos Aeroviários Estaduais, submetida à consulta pública, e aprovou a Resolução 28/08, que autoriza os Governos estaduais a atualizarem seus Planos Aeroviários Estaduais sob orientação técnica da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária da Agência.

Norma elaborada pela ANAC incentiva a atualização dos Planos Aeroviários Estaduais.



Segundo a nova sistemática, a administração estadual assume a responsabilidade da condução do processo de planejamento aerooviário, cabendo à ANAC o acompanhamento, a supervisão, o controle e a aprovação da revisão dos Planos.

O novo modelo torna esse processo simples e ágil, a fim de criar condições para o pleno desenvolvimento do transporte aéreo e da infraestrutura aeroportuária nos estados, além de promover a segurança operacional dos aeroportos e a eficiência do Sistema de Aviação Civil.

A Norma para Elaboração e Revisão de Planos Aerooviários Estaduais estabelece metodologia e fixa procedimentos e requisitos necessários às atividades de revisão, tramitação, coordenação e distribuição dos documentos. Define ainda competências e responsabilidades no desenvolvimento dessas atividades e indica a estrutura mínima de apresentação dos Planos e suas revisões.

A Norma para Elaboração e Revisão de Planos Aerooviários Estaduais indica como objetivos:

- **Da elaboração do Plano Aerooviário Estadual** – A definição de uma Rede Estadual de Aeroportos integrada e compatível com o desenvolvimento sócio-econômico do estado e de diretrizes para o desenvolvimento dessa infraestrutura aeroportuária, bem como a quantificação dos recursos financeiros necessários para a sua implementação e a elaboração do programa de investimentos correspondente;
- **Da revisão do Plano Aerooviário Estadual** – A atualização do documento até então vigente, compreendendo a análise do impacto do desenvolvimento sócio-econômico regional e do transporte aéreo no Sistema de Aeroportos de cada estado, com a finalidade de reavaliar a sua estrutura e classificação.

As diretrizes gerais da elaboração ou da revisão desses Planos serão estabelecidas pela ANAC, por meio da consolidação de diretrizes setoriais dos diversos elos do Sistema de Aviação Civil. Os critérios e as diretrizes específicas setoriais serão fixados pela Superintendência de Infraestrutura Técnica. Essas informações deverão ser obtidas por consulta prévia do proponente da elaboração ou revisão do Plano à ANAC.

Em 2008, a ANAC aprovou a revisão do Plano Aerooviário do Estado de São Paulo (PAESP) para o período de 2008 a 2027. Dentre as diretrizes estabelecidas no documento, destacam-se a definição e a classificação da Rede Estadual de Aeroportos, que são as unidades aptas a receber recursos oriundos do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA).

## FOMENTO: REGULAÇÃO E FOMENTO DA ATUAÇÃO DOS ESTADOS E MUNICÍPIOS

A função de fomento ao setor de aviação civil é do Governo brasileiro e é exercida por diversos instrumentos de que ele dispõe. A Agência constitui-se como um desses instrumentos, tendo recebido essa atribuição diretamente da lei que a criou.

Dessa forma, como parte de sua atuação para o fomento do setor, a ANAC aprovou o Plano de Investimentos do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA) para o exercício de 2008, assim como organizou dois polos de aviação civil, no Rio Grande do Sul e em Minas Gerais, disponibilizando recursos para o apoio à formação de profissionais do setor, além de ter celebrado convênio com uma instituição de formação de profissionais, no Rio de Janeiro.

### PLANO DE INVESTIMENTOS DO PROFAA 2008

O Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), instituído em 1992 e gerido atualmente pela ANAC, destina 20% dos recursos oriundos do adicional tarifário sobre as taxas aeroportuárias à aplicação em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, contribuindo assim para a consecução dos planos aeroviários estaduais. O adicional incide sobre tarifas de embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, não recaindo sobre as tarifas de uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações.

O objetivo é apoiar a implantação, o melhoramento, a reforma ou a ampliação de aeródromos e aeroportos constantes nos Planos Aeroviários Estaduais. O plano de aplicação do montante é elaborado pela ANAC, a partir das propostas apresentadas pelos estados. Já a transferência da verba é feita mediante convênio assinado entre os Governos estaduais, que recebem os recursos (convenentes), e a ANAC, que transfere o dinheiro (concedente). Em cada convênio, a ANAC arca com a transferência da maior parte dos recursos, cabendo ao estado integralizar sua contrapartida.

O Plano de Investimentos do PROFAA 2008 prevê duas linhas de ação para aeroportos e aeródromos de interesse estadual: para a primeira linha, voltada

A ANAC apoia a implantação, melhoramento, reforma ou ampliação de aeródromos. O plano de aplicação dos investimentos é elaborado pela Agência, a partir das propostas apresentadas pelos estados.



à construção, foram alocados R\$ 27,362 milhões; a segunda linha, voltada à reforma e ampliação, conta com recursos de R\$ 44,934 milhões. Além disso, emendas parlamentares preveem a aplicação de aproximadamente R\$ 40 milhões adicionais.

### INVESTIMENTOS PROFAA

LOCALIDADE	ESTADO	VALOR PLANEJADO (LOA 2008)	VALOR DE EXECUÇÃO REPASSE UNIÃO CONVÉNIO FIRMADO
<b>AÇÃO: REFORMA E AMPLIAÇÃO (5154)</b>			
Angra dos Reis	RJ	R\$ 6.640.217,65	R\$ 6.303.862,40
Conceição do Araguaia	PA	R\$ 6.246.650,00	R\$ 6.246.650,00
Cururupu	MA	R\$ 3.250.000,00	R\$ 2.931.451,36
Dourados	MS	R\$ 1.698.067,95	R\$ 1.698.067,95
Governador Valadares	MG	R\$ 3.798.525,33	R\$ 3.798.525,33
Penedo	AL	R\$ 3.048.495,44	R\$ 3.048.495,44
São Félix do Xingu	PA	R\$ 5.200.000,00	R\$ 5.200.000,00
São Joaquim	SC	R\$ 4.200.000,00	–
Serra Talhada	PE	R\$ 5.994.101,34	–
Três Lagoas	MS	R\$ 2.408.212,94	R\$ 2.408.212,94
Ubá	MG	R\$ 2.450.000,00	–
<b>Subtotal</b>		<b>R\$ 44.934.270,65</b>	<b>R\$ 31.635.265,42</b>
<b>AÇÃO: CONSTRUÇÃO (12CE)</b>			
Arraias	TO	R\$ 5.873.732,26	R\$ 5.296.487,51
Camocim	CE	R\$ 3.187.584,05	–
Carauari	AM	R\$ 4.839.164,92	–
Matupá	MT	R\$ 5.706.267,74	R\$ 5.706.267,72
Rorainópolis	RR	R\$ 2.880.835,08	R\$ 1.651.512,49
Vacaria	RS	R\$ 4.874.860,67	R\$ 4.874.860,67
<b>Subtotal</b>		<b>R\$ 27.362.444,72</b>	<b>R\$ 17.529.128,39</b>

A distribuição dos recursos entre estados tem como diretriz o atendimento dos seguintes princípios:

- (i) compromissos assumidos em Planos de Investimentos anteriores;
- (ii) a primeira prioridade de cada Estado;
- (iii) pleitos de até R\$ 2,5 milhões;
- (iv) propostas que priorizam a manutenção de pista de pouso e decolagem, de pista de táxi de ligação e de pátio de aeronaves; e
- (v) propostas relativas a aeródromos em região de difícil acesso.



## POLOS DE AVIAÇÃO CIVIL

A ANAC fomentou a formação de pilotos, mecânicos e comissários de voo.

Na Resolução 011/2007, do CONAC, o Conselho estabelece as diretrizes para a formação e a capacitação de recursos humanos e aponta para o aprimoramento da área, por meio da aplicação de novos recursos e parcerias.

Em atendimento à recomendação, a ANAC vem investindo nos Polos de Aviação Civil voltados, primordialmente, para a formação e a capacitação de profissionais. Por meio de parcerias e do uso compartilhado de recursos, os Polos buscam o aperfeiçoamento de técnicas de instrução, a atualização de currículos e a adoção de processos de qualidade.

As entidades propulsoras são escolas, aeroclubes, centros de treinamento e universidades que possuam cursos homologados para formação e qualificação de profissionais da aviação. Os Polos também buscam envolver órgãos públicos e empresas de transporte aéreo, de serviços aéreos especializados e manutenção, fabricantes de aeronaves, estabelecidos em um determinado espaço geográfico ou que exerçam uma atividade específica.

Os Polos de Aviação Civil visam também fomentar a pesquisa voltada para a melhoria dos processos operacionais das entidades parceiras e o desenvolvimento científico, a pesquisa e a capacitação tecnológica nas atividades direta ou indiretamente ligadas à aviação civil.

O Polo de Aviação Civil do Rio Grande do Sul, implantado em 2008 em Porto Alegre, já colocou em operação o Programa de Formação de Pilotos, que atraiu cerca de 130 jovens de nove estados e do Distrito Federal, que farão o curso de formação de Pilotos Privados e Pilotos Comerciais. O Polo agregou 11 aeroclubes, para os quais foram disponibilizados R\$ 1,7 milhão. A ANAC fornece bolsas de estudo correspondentes a 75% do custo de formação.

Também em 2008 a ANAC assinou com o Governo de Minas Gerais protocolo de intenções para a implementação do Polo de Aviação Civil do estado.

A atuação da Agência garante ainda a formação gratuita de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica e de Comissários de Voo, nos cursos da Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aeronáutica Civil (EAPAC), no Rio de Janeiro. Em 2008, foram investidos cerca de R\$ 1,2 milhão em bolsas de estudos integrais a alunos dos cursos de Mecânico de Manutenção Aeronáutica, nas Habilidades de Célula e Grupo Motopropulsor, e de Comissário de Voo. Novo convênio entre a ANAC e a Escola, relativo ao biênio 2009/2010, deverá manter as bolsas para esses cursos e incluir o de Mecânico de Manutenção Aeronáutica na Habilitação de Aviônicos.

# RELACIONAMENTO COM OS USUÁRIOS DO TRANSPORTE AÉREO

Dois canais institucionais respondem pelo relacionamento da Agência com os usuários dos serviços de transporte aéreo: a Ouvidoria e a Gerência Técnica de Relacionamento com Usuários.

- **Ouvidoria** – Recepção de denúncias, reclamações, sugestões, pedidos de informações, críticas e elogios sobre assuntos concernentes à atuação institucional da ANAC e de seus servidores, formulados pelos usuários de aviação civil ou por qualquer cidadão.
- **Gerência Técnica de Relacionamento com Usuários** – Recebe, registra, responde ou encaminha, interna ou externamente, manifestações dos usuários a respeito dos entes regulados.

## CONHEÇA AS ATRIBUIÇÕES DE CADA CANAL E SAIBA A QUEM RECORRER

### OUVIDORIA

Recebe e apura reclamações, críticas e comentários dos cidadãos, usuários e prestadores dos serviços aéreos ou de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, atuando com independência na produção de apreciações sobre a atuação da ANAC;

Recebe denúncias de quaisquer violações de direitos individuais ou coletivos, de atos legais, bem como de atos de improbidade administrativa praticados por agentes ou servidores públicos de qualquer natureza, vinculados direta ou indiretamente à atuação da ANAC;

Promove as ações necessárias à apuração da veracidade das reclamações e denúncias, solicitando as providências necessárias ao saneamento das irregularidades e ilegalidades constatadas.

### GERÊNCIA TÉCNICA DE RELACIONAMENTO COM USUÁRIOS

Assiste aos órgãos da Agência em relação a assuntos de defesa e proteção dos direitos dos usuários;

Recebe, responde ou encaminha, quando for o caso, interna ou externamente, solicitações, queixas ou comentários feitos por usuários dos serviços regulados pela Agência;

Desenvolve e implementa métodos e procedimentos destinados ao relacionamento entre a Agência e os usuários;

Administra a central de atendimento aos usuários.

ANAC mais perto dos usuários: além de efetuar mudanças nos seus canais de relacionamento, a Agência disciplina os procedimentos a serem adotados pelas empresas aéreas na comunicação com os clientes.



## A RELAÇÃO DA ANAC COM OS USUÁRIOS E PRESTADORES DE SERVIÇO

A atuação da ANAC no exercício dessa função é, atualmente, objeto de processo de revisão e reestruturação, a fim de solucionar os problemas constatados nessa relação e as deficiências observadas na forma de intervenção da Agência, ao longo da crise da aviação civil brasileira registrada em período recente.

O processo de aperfeiçoamento compreende:

- A revisão conceitual da forma de intervenção da ANAC na relação usuário / prestador de serviço e o disciplinamento da postura e dos procedimentos a serem adotados pelas empresas aéreas no relacionamento com seus clientes;
- A reformulação dos canais de comunicação entre a Agência e os usuários dos serviços aéreos e aeroportuários.

Os canais de interlocução dos usuários dos serviços de aviação civil com a ANAC se encontram estruturados em dois órgãos institucionais:

- A Ouvidoria, que trata (i) da relação entre cidadãos, usuários e prestadores dos serviços aéreos ou de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica em relação às funções exercidas pela Agência e (ii) das relações entre os próprios servidores da Agência; e

- A Gerência de Relacionamento com Usuários, que media a relação entre os usuários e os prestadores dos serviços regulados.

No tocante à natureza da atuação da ANAC, foram estabelecidas algumas diretrizes:

- Considerar o passageiro como consumidor, a empresa aérea como 1<sup>a</sup> instância de atendimento e a ANAC como 2<sup>a</sup> instância, caracterizando, assim, sua intervenção como de caráter recursal;
- Assegurar ao consumidor o direito fundamental às informações relativas aos serviços de transporte aéreo prestados, ressalvadas aquelas de caráter sigiloso;
- Aperfeiçoar procedimentos para assegurar que as informações sobre o contrato entre o consumidor e o fornecedor do serviço sejam prestadas de forma correta, clara, precisa, ostensiva e tempestiva;
- Reduzir a assimetria de informações entre consumidores, prestadores de serviços, órgãos reguladores e demais órgãos governamentais, de forma a imprimir maior eficiência e alcançar índices efetivos de satisfação do usuário.

Dessa forma, uma nova regulamentação está sendo elaborada para disciplinar o atendimento ao consumidor de transporte aéreo, com o objetivo de dar uniformidade aos critérios e procedimentos das empresas aéreas em todas as suas formas e canais de comunicação. Esse documento também estabelecerá metas de qualidade voltadas para a satisfação do consumidor.

Essa regulamentação deverá ter como premissas:

- O foco no passageiro usuário dos serviços;
- A definição de requisitos de qualidade do atendimento;
- A sistematização do processo de avaliação continuada da satisfação do passageiro usuário;
- A criação de mecanismos de transparência;
- A adoção de sistemática de monitoramento e aferição do desempenho dos funcionários que atendem diretamente ao passageiro usuário.

Nova regulamentação vai disciplinar o atendimento ao consumidor, com o objetivo de uniformizar critérios e procedimentos das empresas aéreas em todas as suas formas e canais de comunicação.

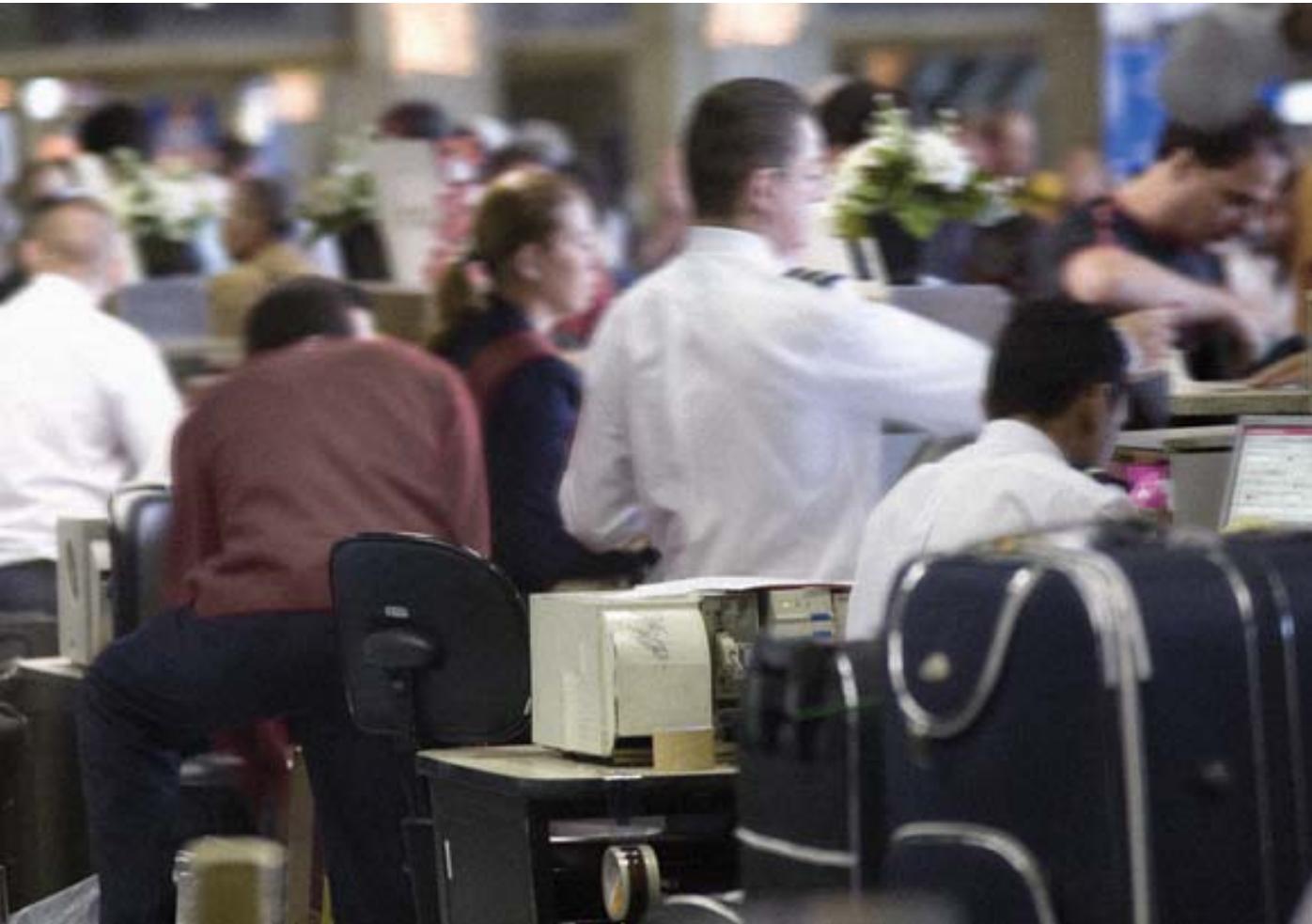
Ainda em relação à reformulação dos canais de comunicação entre a Agência e os usuários, merece destaque o atendimento realizado nos Postos de Serviço da ANAC nos principais aeroportos do país. Essas unidades são coordenadas e controladas operacionalmente pelas Gerências Regionais, que seguem as diretrizes da Gerência Técnica de Relacionamento com Usuários.

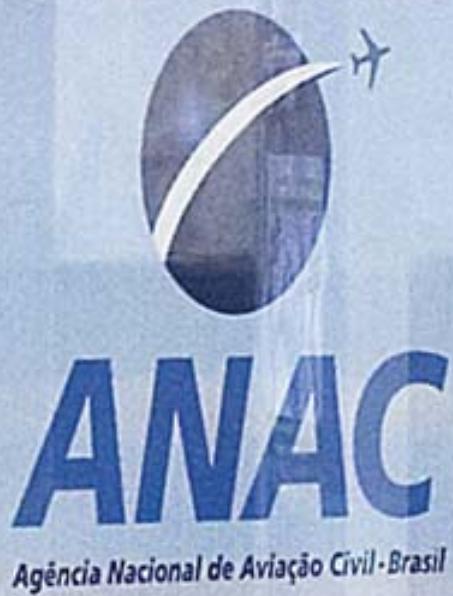
## A OUVIDORIA DA ANAC

A Ouvidoria é o canal de relacionamento da ANAC com os usuários e prestadores de serviços, tendo como função o autocontrole das ações do órgão regulador. Implantada em 2007, a Ouvidoria recebe e apura – com independência e autonomia – as reclamações, críticas e comentários relativos à atuação da própria Agência e de seus servidores. Fornece ainda contribuições e análises para o aperfeiçoamento da atividade regulatória.

A independência de sua atuação é fortalecida pelo mandato de dois anos do ouvidor, nomeado para o cargo pelo Presidente da República.

O usuário e o prestador dos serviços regulados pela Agência podem acessar a Ouvidoria pessoalmente, em contato direto com seus técnicos, por correio, fax, telefone e internet. O sítio da ANAC na internet indica ao usuário os telefones para contato direto e traz o campo “Fale com a ouvidoria”, que disponibiliza um formulário eletrônico para denúncias, reclamações, pedidos de informações, críticas e sugestões sobre os serviços prestados pela Agência.





## “FALE COM A ANAC”

O “Fale com a ANAC” objetiva, preliminarmente, padronizar o atendimento ao usuário da aviação civil em seus diversos canais – telefone, internet, carta/fax, presencial –, de forma a ordenar e convergir fluxos de informação. Dessa forma, o usuário será capaz de acompanhar o andamento de sua manifestação desde o registro até a conclusão da demanda pelas áreas técnicas da Agência.

O “Fale com a ANAC” está sendo estruturado a partir de serviço de central de atendimento, o qual além de centralizar o atendimento telefônico, que passará a ser disponibilizado de forma gratuita por intermédio de número 0800, concentrará as atividades de triagem e encaminhamento de manifestações às áreas de finalização da Agência.





## O SISTEMA ECOAR

Em abril de 2008, a Ouvidoria passou a recepcionar as demandas dos usuários da Aviação Civil por meio do Sistema Informatizado ECOAR.

A Ouvidoria atualmente recepciona as demandas por meio do Sistema Informatizado ECOAR, desenvolvido por profissionais da Gerência de Informática no âmbito da ANAC, e nele os usuários podem selecionar assuntos previamente definidos ou escolher a opção “outros”.

Essa pré-definição de diagnóstico pelo usuário facilita a triagem para a equipe da Ouvidoria analisar a manifestação e verificar se a demanda pode ser respondida diretamente ou se deve haver consulta junto aos pontos focais distribuídos em setores técnicos da Agência.

Várias são as vantagens desse sistema: possibilidade de ocultar os dados dos usuários em caso de denúncias, uma vez que a Ouvidoria recepciona denúncias sigilosas e não anônimas; otimização do prazo de respostas; envio e recepção de arquivos com maior extensão; possibilidade de o usuário acompanhar o andamento bem como a resposta final pelo próprio sistema; e especialização do quadro da Ouvidoria que, hoje, trabalha com assuntos específicos por área para melhor responder aos usuários.

No segundo semestre de 2008, houve um decréscimo na recepção de demandas (aproximadamente 15,33%) em relação ao primeiro semestre, pois ao término do ano houve uma reestruturação de competências entre os dois canais de atendimento: Ouvidoria e Gerência de Relacionamento com Usuários. A Ouvidoria respondeu 88% das demandas, em 2008, e as que não foram respondidas são fruto de reestruturação administrativa de alguns setores da Agência.

## TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO

A ANAC tem como atribuição a normatização, a padronização, a homologação, a certificação, o licenciamento e a fiscalização relativas ao pessoal ocupado no transporte aéreo e na infraestrutura aeroportuária.

Compete à Agência homologar e emitir licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica, e regular a emissão de certificados de capacidade física e mental, observados os requisitos e normas por ela estabelecidos. A Agência ainda regula, fiscaliza e autoriza os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil.

### PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL (PNIAVSEC)

A adequada capacitação de pessoal é de extrema importância para manter a Segurança da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita nos níveis preconizados pela OACI. Considerando que a ANAC é responsável por autorizar o funcionamento dos cursos da área de segurança, assim como por realizar inspeções e aplicar exames de certificação de pessoal de Segurança de Aviação Civil, a Agência aprovou em 2008 a nova Resolução 63/08, sobre os procedimentos relativos ao Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil (PNIAVSEC).

A aprovação dessa nova Resolução deve-se à necessidade de aprimorar os procedimentos do PNIAVSEC, implantado em 2005, quando diversas organizações foram autorizadas a ministrar cursos na área. A partir da reabilitação de inspeções de instrução nas entidades autorizadas a ministrar os cursos, decidiu-se por ajustes técnicos nos conteúdos e nas cargas horárias, assim como pelo aperfeiçoamento de quesitos administrativos relativos ao fluxo de documentos entre a ANAC e as organizações. Foi decidida ainda a inclusão de mais um tipo de curso, voltado para a capacitação de vigilantes aeroportuários.

A ANAC definiu novos procedimentos para as escolas que ministram cursos na área de segurança.



## CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

A ANAC treinou 2.900 alunos nas mais diversas áreas, incluindo o aperfeiçoamento dos inspetores de fiscalização da Agência. Além disso, realizou sete seminários ao longo do ano.

A ANAC tem como atribuição regular e fiscalizar a formação e a capacitação de recursos humanos para a aviação civil, inclusive tripulantes e pessoal de terra. A Agência estabelece diretrizes e requisitos para o funcionamento de escolas e atividades relacionadas à formação, capacitação e treinamento de pessoal, assim como efetua a certificação e fiscalização de escolas de aviação civil e dos seus cursos, inclusive na área da infraestrutura (segurança contra atos ilícitos, segurança operacional e carga aérea).

Além disso, a Agência promove sistematicamente programas de formação, capacitação e atualização de seus próprios recursos humanos nos temas específicos da aviação civil.

Em particular, cabe à ANAC promover a formação, o credenciamento e a reciclagem periódica do Inspetor de Aviação Civil (INSPAC), responsável pelas atividades de fiscalização do setor. Essa função compete aos especialistas e técnicos em Regulação de Aviação Civil do quadro de pessoal da própria Agência, e também às pessoas credenciadas conforme o art. 197 da Lei 7.565/86, mediante teste de capacitação.

O Inspetor de Aviação Civil pode atuar nas áreas de segurança operacional e certificação de produtos aeronáuticos, infraestrutura aeroportuária e serviços aéreos.



Em 2008 foram realizadas diversas atividades voltadas para a capacitação de recursos humanos:

- **Atualização dos Manuais de Cursos** – A ANAC está atualizando e padronizando os manuais dos cursos de instrução profissional para a aviação civil ministrados pelas escolas especializadas, para garantir sua qualidade e sua constante adequação às recomendações da OACI.
- **Programa de Educação à Distância (EAD)** – Em processo de implementação, inicialmente com dois cursos-piloto, visando à expansão da capacidade de formação e capacitação dos recursos humanos do Sistema de Aviação Civil no âmbito nacional e internacional.
- **Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil (PNIAVSEC)** – A autorização e fiscalização de organizações que pretendam ministrar cursos na área de Segurança (Security) estão sendo adequadas às normas e aos requisitos estabelecidos na Resolução ANAC 63/08.
- **Exame para Tripulantes** – Ao longo de 2008, a ANAC aumentou a oportunidade de exames para várias habilitações técnicas. Hoje, todas as Gerências Regionais têm salas de aplicação de exames instaladas, e novas salas estão sendo providas para proporcionar à população acesso ao setor de aviação civil.

## CURSOS

A ANAC realizou ainda 88 cursos, com 2.393 alunos, nas seguintes áreas:

Examinador Credenciado em Proficiência Linguística
Básico de Inspectores de Segurança Operacional
Prática de Exposição Oral
INSPAC Empresa de Transporte Aéreo
Transporte Aéreo de Artigos Perigosos
Examinador Credenciado ETA RBHA 121
INSPAC Infraestrutura Aeroportuária
Básico de Carga Aérea
Básico de Inspectores de Serviços Aéreos
INSPAC Aeronavegabilidade
Qualificação em Licenças e Certificados
Processo de Inspeção Aeroportuária
Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional
Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo
INSPAC – Aeronavegabilidade – Reciclagem
INSPAC Infraestrutura – Reciclagem
INSPAC Serviços Aéreos
<i>Inspector Governamental de Seguridad Operacional-Certificación de Explotadores Aereos</i>
Examinador Credenciado – Centros de Instrução da Aviação Civil RBHA 141
Examinador Credenciado – Centros de Treinamento da Aviação Civil RBHA 142
Certificação Operacional de Aeroportos
INSPAC Operações – Reciclagem
Treinamento para Facilitadores em CRM
Inspecto Governamental de Segurança Operacional -Certificação de Centros de Instrução de Aviação Civil
Treinamento para Instrutores em Segurança da Aviação Civil
Inspecto de Licenças e Certificados
Básico em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)
Supervisão em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)
Gerenciamento em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)
Instrutor em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)
Operador Especializado em Raios-x

## SEMINÁRIOS

A ANAC realizou sete seminários em 2008, abertos ao público em geral:

### 7ª Liberdade do Ar (07/02/2008)

Constance O'Keefe, advogada e consultora norte-americana, com contribuições para a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), *International Air Transport Association* (IATA) e *Federal Aviation Administration* (FAA).

### Cuarta Conferencia Regional de Coordinación TRAINAIR (25 a 28/03/2008)

#### Tema: O Programa TRAINAIR

Reuniu representantes de Argentina, Cuba, Equador, El Salvador, México, Paraguai, República Dominicana, Venezuela e Brasil. Foram debatidos e analisados temas relacionados ao Programa TRAINAIR, em especial o Plano de Formação da OACI, a qualidade na preparação de cursos na metodologia TRAINAIR, o Ensino à Distância (EAD), a revisão das políticas e normas dos membros participantes e a programação de futuras atividades TRAINAIR.

### Código Compartilhado (18/04/2008)

#### Tema: Código Compartilhado

Paulo Peixoto Bittar, especialista em Regulação de Aviação Civil, da ANAC; engenheiro Fernando Cruz Souza Pinto, presidente executivo da TAP – Transportes Aéreos Portugueses; e Marcelo Varella, representante do Sindicato Nacional das Empresas Aerooviárias (SNEA).

#### Tema: Acordos Interfirmas na Indústria de Transporte Aéreo de Passageiros – Impactos sobre o Bem-Estar Econômico

Prof. Dr. Ruy Santacruz, doutor em Economia e Professor da Universidade Federal Fluminense (UFF) e ex-conselheiro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).



#### **Carga Aérea (06/06/08)**

##### **Tema: O Atual Cenário da Carga Aérea no Brasil**

Ademar Galvão, assessor de Transporte Aéreo da SRI / ANAC.

##### **Tema: O Mercado de Transporte de Carga Aérea Internacional no Brasil**

Ana Beatriz Monteiro, diretora da Genesis Projetos e Concessões.

##### **Tema: Visão do SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias)**

Marcelo Rodrigues, diretor de Carga da TAM e representante do SNEA.

##### **Tema: Agência de Aviação Civil e a Carga Aérea**

Prof. Dr. Jorge Eduardo Leal Medeiros, professor do Departamento de Engenharia e Transporte da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP).

#### **Competitividade no Setor Aéreo (04/07/08)**

##### **Tema: Capital Estrangeiro nas Empresas Aéreas**

Projetos de Lei: senador Valdir Raupp (PMDB-RO).

Experiências Estrangeiras: Respício do Espírito Santo Jr., professor da Universidade do Rio de Janeiro (UFRJ) e do Instituto CEPTA.

##### **Tema: Entraves à Competitividade das Empresas Aéreas Brasileiras**

George Ermakoff, ex-diretor-presidente do SNEA.

##### **Tema: Indicadores de Competitividade das Empresas Aéreas Brasileiras**

Juliano Noman, superintendente de Serviços Aéreos da ANAC.

#### **Aviação e Mudanças Climáticas (05/09/2008)**

##### **Tema: Experiências Internacionais**

Ministério das Relações Exteriores: Leandro Waldvogel.

Ministério do Meio Ambiente: Suzana Kahn.

Administração Federal de Aviação (FAA), dos EUA: Kurt Edwards.

União Europeia: David Batchelor.

COPPE/Centro Clima: André Simões.

OACI: Jane Hupe.

Indústria Aeronáutica Brasileira: Walter Barthels.

Companhias aéreas: TAM e Gol.

#### **Concessão de Aeroportos (11 e 12/12/08)**

##### **Tema: Experiências Internacionais**

Caso do Chile: Claudia Carvallo Montes (Ministério de Obras Públicas).

Caso do México: Jesus Ignacio Navarro Zermeño (Comisión Federal de Competencia).

Caso do Reino Unido: Douglas Andrew (Civil Aviation Authority).

Caso dos Estados Unidos: Wayne Heibeck (Federal Aviation Administration).

O Papel dos Operadores Aeroportuários: Eduardo A. Flores (Aiports Council International).

O Papel do Órgão Regulador: Tomás Serebrisky (The World Bank).

A Visão das Empresas Aéreas: Patricio Sepulveda (IATA).

##### **Tema: O Caso Brasileiro**

Concorrência e Eficiência dos Aeroportos Brasileiros: Eduardo Fiuza (IPEA-Rio) e Heleno Pioner (FGV/Rio).

Usuários e Concessionários: Ronaldo Jenkins (SNEA) e Dario Galvão (ABDIB).

O Desenho do Modelo Brasileiro: Alexandre de Barros (ANAC), Fernando Soares

(SAC/MD), Major Brigadeiro do Ar Élcio Picchi (DECEA) e Eduardo Ballarin (INFRAERO).

Aspectos Econômicos e Financeiros da Concessão: Marcelo Guarany (ANAC),

Antônio Silveira (SEAE/MF), Isaac Averbuch (MPOG), Cleverson Aroeira (BNDES),

Francisco Giuseppe Martins (TCU) e Pedro Bertone (Casa Civil).

## REESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL DA AGÊNCIA

Em 2008, a ANAC criou a **Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR)**, em substituição à Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos (GGCP). O objetivo foi unificar os trabalhos relativos à certificação de produtos e à aeronavegabilidade continuada, que antes eram atribuições divididas entre a GGCP e a Superintendência de Segurança Operacional (SSO), que passou por uma reformulação.

A divisão das atribuições, sem paralelo com outras autoridades aeronáuticas, não seguia as orientações da OACI. Ademais, o elevado desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira, associado à complexidade das aeronaves operadas no país, suscitava a conveniência de uma melhor integração, sob uma única superintendência que acomodasse as duas vertentes da aeronavegabilidade.

Com a SAR, a estrutura organizacional da ANAC se harmonizou com a OACI, o que facilitará sua assimilação pelos auditores da organização quando da auditoria prevista pelo Programa Universal de Auditorias de Segurança Operacional (USOAP).

A nova estrutura, aprovada pela Resolução nº 38, de 7 de agosto de 2008, também facilita estudos de melhoria de processos com base no material de orientação (*Guidance Material*) da OACI e em métodos de *benchmarking* de outras autoridades estrangeiras, particularmente da *Federal Aviation Administration*, dos Estados Unidos.

Para a criação da SAR, foi utilizada a estrutura vigente da GGCP, adicionada de uma estrutura de Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada (GGAC) paralela à estabelecida na SSO, tendo como principal atividade o encaminhamento de pareceres técnicos sobre os operadores em processo de certificação ou vigilância continuada controlados pela SSO. Esses cuidados permitiram uma maior eficiência no trâmite de processos entre as duas superintendências.

Com a SAR, a integração entre a certificação de produtos e a aeronavegabilidade continuada permitiu uma melhor coordenação entre as atividades, trazendo agilidade e facilitação ao trâmite de processos. Isso facilitou também

Criação de duas novas Superintendências e reestruturações internas conferem maior agilidade e eficiência aos trabalhos da Agência.



a supervisão adequada dos vários aspectos de aeronavegabilidade, com acompanhamento de todo o ciclo do produto aeronáutico desde o projeto, passando pela certificação e produção, até o atendimento aos requisitos necessários à aeronavegabilidade continuada durante a operação do produto aeronáutico. Adicionalmente, favoreceu-se a uniformização de procedimentos, o que facilitou a descentralização de atividades na área de aeronavegabilidade para as Gerências Regionais.

Outro aspecto relevante na criação da SAR foi a otimização do emprego dos recursos humanos, após a unificação dos efetivos técnicos dedicados às atividades de certificação de produtos e de aeronavegabilidade continuada. Isso propiciou, inclusive, ganho de escala na utilização dos inspetores de aeronavegabilidade.

Em paralelo, com a saída das atribuições relativas ao controle de aeronavegabilidade da SSO, esta superintendência passa a se dedicar mais detalhadamente às suas atribuições relativas ao controle das operações de voo, além de gerir os processos de certificação de operadores aéreos, centros de instrução de aviação civil e centros de treinamento.

Complementando as alterações estruturais da Agência, em janeiro de 2009 foi criada a **Superintendência Executiva e de Planejamento Institucional (SEI)**, com o objetivo de promover e consolidar a articulação estratégica das Unidades da Estrutura Regimental da ANAC, em especial as Gerências Regionais, visando o cumprimento das políticas, metas e projetos estabelecidos, bem como a implantação, monitoramento e avaliação das atividades relacionadas ao planejamento estratégico.

Outras reestruturações foram realizadas no âmbito das Superintendências, conferindo mais eficiência operacional e celeridade aos processos.

## REPRESENTAÇÃO DA ANAC NOS ORGANISMOS INTERNACIONAIS

O Congresso Nacional, por meio da Lei 11.182, de 2005, conferiu à ANAC o papel de representação do Brasil junto aos organismos internacionais de aviação civil, função esta ocupada anteriormente pelo Comando da Aeronáutica, que agora se restringe aos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

Em 2008, a atuação da ANAC se destacou em três fóruns, a saber:

A ANAC, em 2008, ampliou a sua atuação em três organismos internacionais.

### ELEIÇÃO DO BRASIL PARA O COMITÊ-EXECUTIVO DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC)

Na XVIII Assembleia Ordinária da CLAC, o Brasil foi eleito para a terceira Vice-Presidência do Comitê Executivo da organização, rompendo o seu afastamento ocorrido nos dois anos anteriores. O retorno do país à coordenação tem como objetivo principal colaborar para o desenvolvimento e fortalecimento da organização, em nível regional, e colocar à disposição dos demais países latino-americanos os conhecimentos e experiência dos especialistas brasileiros em aviação civil.

Ademais, com base numa proposta brasileira, coordenada pela ANAC, foi definido o novo estatuto da Comissão, que estabelece objetivos mais específicos de intercâmbio técnico e normas de participação mais ampla na decisão do Comitê-Executivo.

### INCLUSÃO DO TEMA AVIAÇÃO CIVIL NO PLANO DE AÇÃO CONJUNTO DA PARCERIA ESTRATÉGICA BRASIL – UNIÃO EUROPEIA

A ANAC, sob a coordenação do Ministério das Relações Exteriores (MRE), iniciou em 2008 tratativas com a Diretoria Geral para Energia e Transporte (DGTran) da Comissão Europeia, para a assinatura de dois Acordos Horizontais com a União Europeia. Um deles relacionado à área de segurança operacional

e certificação de produtos aeronáuticos e outro à área de serviços aéreos, que prevê a inclusão das cláusulas comunitárias nos acordos bilaterais vigentes no Brasil com os países daquela Comunidade.

Considerando o grande interesse do lado brasileiro para o Acordo Horizontal na área de segurança e certificação, as negociações desses dois acordos vêm sendo realizadas de modo paralelo, estando prevista a assinatura simultânea dos dois textos, conforme entendimentos mantidos entre o MRE e a Comissão Europeia, ratificados na reunião de Cúpula Brasil – UE, ocorrida em dezembro de 2008.

## **REPRESENTAÇÃO JUNTO AO CONSELHO DA ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI)**

Em 2008, a ANAC designou, pela primeira vez, em consonância com o Artigo 2º do Decreto 5.731, de 20 de março de 2006, um integrante de seu corpo funcional para o cargo de Assessor de Transporte Aéreo Internacional junto à Delegação Permanente do Brasil no Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

A interação entre a ANAC e a Delegação é realizada pela Superintendência de Relações Internacionais por meio do Assessor de Transporte Aéreo Internacional e está concebida para ser operada no seguinte modelo:

- Sistema BRASICO: sistema de comunicação e gestão da informação, desenvolvido por técnicos da Superintendência de Estudos e Pesquisa (SEP);
- Ponto Focal Técnico ANAC: ocupado por profissional designado por cada Superintendência para cobrir tema técnico em análise, sendo ele titular de Painel, Grupo de Trabalho ou Comitê relacionado. Tem como uma de suas atribuições manter o Assessor de Transporte Aéreo e o representante brasileiro na Comissão de Navegação Aérea da OACI informados sobre subsídios necessários à defesa de posições técnicas de interesse do Brasil nos fóruns adequados;
- Ponto Focal Administrativo ANAC: ocupado por profissional de nível gerencial, em cada uma das Superintendências, responsável pela consolidação dos diversos pareceres técnicos e encaminhamento do posicionamento formal da Agência à Superintendência de Relações Internacionais;
- Seminários nas sedes da ANAC: com os representantes da ANAC (titulares e alternos) nos diversos Comitês, Painéis e Grupos de Trabalho da OACI, o Assessor de transporte Aéreo, o representante brasileiro na Comissão de Navegação Aérea e o Chefe da Delegação Permanente do Brasil junto à OACI. Quando necessário, participam outros órgãos de controle do espaço aéreo e do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

## ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

Alem de atender plenamente aos Requerimentos de Informação enviados pelo Congresso em 2008, a Agência respondeu a 90% dos 108 pleitos solicitados pelos parlamentares – via e-mail, fax, telefone, correspondência direta ou via Ministério da Defesa e em audiências realizadas na ANAC.

A Agência participou, ainda, de seis audiências públicas na Câmara e um simpósio no Senado, abaixo descritos:

### AUDIÊNCIAS PÚBLICAS NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

#### Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

**Data:** 25/3/2008

**Tema:** Esclarecimentos sobre a segurança dos vôos no Aeroporto de Congonhas.

Participação: Diretora-Presidente da ANAC, Solange Paiva Vieira.

#### Comissão de Turismo e Desporto e Defesa do Consumidor

**Data:** 03/04/2008

**Tema:** Discussão da atividade dos agentes de viagens, sua relação com as empresas aéreas e a ANAC.

Participação: Superintendente de Serviços Aéreos, Juliano Alcântara Noman.

A Agência atendeu plenamente em 2008 a todos os Requerimentos de Informação recebidos do Congresso Nacional.



## AUDIÊNCIAS PÚBLICAS NA CÂMARA DOS DEPUTADOS (CONTINUAÇÃO)

### Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio

**Data:** 06/05/2008

**Tema:** Crise Aérea Brasileira.

Participação: Diretor de Serviços Aéreos da ANAC, Marcelo Pacheco dos Guarany.

### Comissão de Turismo e Desporto

**Data:** 04/06/2008

**Tema:** Conjuntura da Aviação Civil Brasileira.

Participação: Diretora-Presidente da ANAC, Solange Paiva Vieira.

### Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania

**Data:** 17/07/2008

**Tema:** Discussão da legislação acerca da aviação brasileira e debate sobre as consequências das decisões tomadas após a CPI do Apagão Aéreo e dos acidentes aéreos ocorridos no país, notadamente sobre o acidente envolvendo o avião da TAM, ocorrido em 17 de julho de 2007.

Participação do Superintendente de Infraestrutura da ANAC, Anderson Ribeiro Correia.

### Comissão de Defesa do Consumidor

**Data:** 12/06/2008

**Tema:** Esclarecimentos sobre notícia de que 175 aeródromos e aeroportos haviam sido notificados por falta de segurança.

Participação: Diretor de Infraestrutura Aeroportuária, Alexandre Gomes Barros.

**Data:** 25/11/2008

**Tema:** Revitalização da aviação regional no país.

Participação: Secretário de Aviação Civil, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Jorge Godinho Barreto Nery.

## SIMPÓSIO NO SENADO FEDERAL

### Comissão de Infraestrutura

**Data:** 26/11/2008

**Tema:** Simpósio sobre Infraestrutura e Logística no Brasil – Debate sobre Marcos Regulatórios e Infraestrutura Aeroviária.

Participação: Diretora-Presidente da ANAC, Solange Paiva Vieira.

No segundo semestre de 2008, foram apresentados cerca de dez requerimentos para realização de novas reuniões para tratar de diversos temas, entre eles: falta de investimento na aviação regional, crise aérea e indenização de passageiros em caso de acidente aéreo.

Duas audiências na Câmara dos Deputados já estavam previstas para o início dos trabalhos legislativos de 2009. Os temas a serem tratados são o Estatuto de Defesa do Usuário de Transporte Aéreo (PL 949/07) e a ampliação da participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais, objeto de diversos projetos em tramitação naquela Casa Legislativa.

# INDICADORES DE 2008: A REALIZAÇÃO DA AGÊNCIA EM NÚMEROS

Esta seção apresenta, em números, as atividades cotidianas da Agência em 2008.

INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	
Análise e atualização de homologação em aeroportos	<b>10</b>
Análise de Planos Diretores	<b>24</b>
Inspeção em infraestrutura em Aeroportos (PAIA)	<b>39</b>
Análise de Planos e Programas de Segurança de Empresa Aérea (PSEA) / Aeroportos (PSA) / Serviço e Concessionária de Aeroportos (PSESCA)	<b>84</b>
Aprovação de Planos e Programas de Segurança de Empresa Aérea (PSEA) / Aeroportos (PSA)	<b>23</b>
Auditória de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita em Empresas Aéreas	<b>13</b>
Curso de segurança de aviação civil contra atos de interferência ilícita para público externo	<b>6</b>
Realização de bancas de provas do curso Operador de Raios-X, Instrutor AVSEC e Gerenciamento AVSEC	<b>6</b>
Inspeções de aspectos relativos ao perigo da fauna nos aeroportos	<b>9</b>
Análises de processos relativos à aprovação e aplicação dos PZR e ao controle de atividades de natureza perigosa na Área de Segurança Aeroportuária (ASA)	<b>1.175</b>
Coordenação de grupos de trabalho, com a participação da Administração Aeroportuária, CENIPA, órgãos de planejamento urbano e ambiental, estaduais, municipais e federais	<b>33</b>
Participação em seminários, cursos e palestras, divulgando os Planos de Zoneamento de Ruido e a Segurança Operacional relacionada ao Perigo da Fauna	<b>118</b>
Inspeções voltadas à certificação operacional de aeroportos nos aspectos urbanos e ambientais	<b>112</b>
Notificações à Administração Aeroportuária, órgãos de planejamento urbano e ambiental, estaduais, municipais e federais, quanto aos aspectos urbanos e ambientais na operação e planejamento dos aeródromos	<b>434</b>
Pareceres como membro consultivo da COMCLAR referente à Segurança Contra Incêndio em Aeródromos Civis e à Planificação de Emergência (HOTRAN)	<b>257</b>



#### INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (CONTINUAÇÃO)

Inspeções iniciais de certificação operacional com foco na segurança contra incêndio	<b>12</b>
Emissão de atestado de capacidade operacional dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (COP-SESCINC)	<b>3</b>
Autorização provisória para a operação de helicópteros em plataformas e navios, por meio de emissão de fax à Marinha brasileira	<b>350</b>
Pareceres como membro consultivo da COMCLAR referente à Segurança Operacional (HOTRAN)	<b>1.357</b>
Análise e emissão de NOTAM referentes à Segurança Operacional Safety	<b>1.363</b>
Convênios entre a ANAC e os Governos estaduais ou municipais relativos à administração, manutenção, operação e exploração de aeródromos públicos – firmados	<b>12</b>
Convênios entre a ANAC e os Governos estaduais ou municipais relativos à administração, manutenção, operação e exploração de aeródromos públicos – em andamento	<b>22</b>
Análise de Plano Operacional de Obras e Serviços (POOS)	<b>12</b>
Análise e avaliação de notificação de irregularidade operacional nos aeroportos	<b>27</b>
Ações de coordenação entre administração aeroportuária, empresa aérea e DECEA para ajustamento de obras em aeroportos	<b>50</b>
Análise de plano contra incêndio de aeródromo	<b>3</b>
Análise de documento de planificação de emergência em aeródromo	<b>3</b>
Inspeção Aeroportuária (periódica ou especial)	<b>141</b>

**SERVIÇOS AÉREOS E SEGURANÇA OPERACIONAL**

Inspeções em empresas aéreas regulares	<b>437</b>
Inspeções em empresas de táxi aéreo e serviços aéreos especializados	<b>74</b>
Auditória de informações estatísticas e de BAV em empresas aéreas regulares	
• Autos de Infração – Dados Estatísticos	<b>15</b>
• Autos de Infração – BAV	<b>190</b>
• Processamento de BAV	<b>480.000</b>
• Correção de BAV enviados com erros	<b>7.200</b>
Processos de outorga de autorizações e concessões	<b>206</b>
Processo de revogação de empresas irregulares (falta de condições operacionais, falta de regularidade jurídica/fiscal, dentre outros motivos)	<b>20</b>
Aprovação de programas de Segurança de Empresa Aérea (foram analisados 50, tendo sido 15 aprovados)	<b>15</b>
Auditórias de segurança em empresas aéreas	<b>15</b>
Inspeção na área de manutenção de empresa aérea regida pelo RBHA 135	<b>64</b>
Inspeção em aeroclubes, escolas de aviação e associações aerodesportivas	<b>100</b>
Inspeção na área de manutenção de empresa aérea regida pelo RBHA 121	<b>78</b>
Auditória em empresa de manutenção aeronáutica regida pelo RBHA 145	<b>125</b>
Fiscalização de aeronaves, aeronavegantes e condições gerais de transporte	<b>661</b>
Inspeção no setor econômico/contábil das empresas aéreas (renovação de portaria)	
• Inspeções técnicas em empresas aéreas:	<b>47</b>
• Autos de Infração:	<b>556</b>
Vistoria em aeronaves VTI/VTE	<b>289</b>



#### AERONAVEGABILIDADE

Certificados de Homologação de Tipo (Aeronaves, Motores e Hélices)	<b>33</b>
Certificados de Homologação de Empresa de fabricação(CHE) ou adendo ao certificado	<b>5</b>
Aprovações de grandes modificações em aeronaves	<b>421</b>
Validação de produto aeronáutico importado	<b>145</b>
Aprovação ou registro de embalagens para produtos perigosos	<b>29</b>
Auditoria de empresas de fabricação de produto aeronáutico	<b>21</b>
Boletins de serviço aprovados	<b>651</b>
Recomendações de segurança respondidas	<b>13</b>
Certificados de aeronavegabilidade, incluindo certificados para exportação e para aeronaves recém-fabricadas	<b>587</b>
Certificados de autorização de voo experimental ou autorização especial de voo	<b>336</b>
Credenciamento ou renovação de representantes credenciados em engenharia e fabricação (RCE/RCF)	<b>327</b>
Realização de: inspeção de conformidade, vistoria em aeronaves novas/usadas	<b>476</b>
Emissão de certificado de homologação de empresa de manutenção ou adendo ao certificado	<b>24</b>
Alteração de certificado de homologação de empresa de manutenção ou adendo ao certificado	<b>103</b>
Alteração de Especificações Operativas (EO) de empresas aéreas (parte de manutenção)	<b>297</b>
Aprovação de manuais e programas de manutenção	<b>118</b>
Processos analisados de construção amadora de aeronave	<b>312</b>

#### PESSOAL OCUPADO NA AVIAÇÃO CIVIL E NA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Licenças de pilotos, de comissários de bordo, de mecânicos de manutenção, de mecânicos de voo, de despachantes de voo	<b>5.162</b>
Certificação e autorização de escolas de aviação civil, de centros de instrução de aviação civil, de treinamento e de aeroclubes	<b>49</b>
Fiscalização de aeroclubes, aviação geral, aeronautas, escolas e centros de treinamentos	<b>171</b>
Cursos oferecidos a pessoal externo	<b>49</b>
Horas de treinamento para os servidores	<b>57.933</b> horas-aula
Exame para concessão/revalidação de licença ou CHT (Pilotos, CMS, DOV, MCV)	<b>4.486</b>
Exame para concessão/revalidação de licença ou CHT (MMA)	<b>660</b>

## REFERÊNCIAS

ICAO Secretariat. *Overview of trends and developments in international air transport*, ICAO, Montreal, 2008.

Pioneer, H. M. *Estudo econômico sobre regulação e concorrência no setor de aeroportos*. Relatório, Projeto BRA/01/801, ICAO / ANAC, Rio de Janeiro, 2008.

Soares, F. A. R.; Oliveira, G. P.; Guarany, M. P.; e Mattos, M. R.. *Aspectos Regulatórios do Setor de Aviação no Brasil*. Brasília, Outubro, 2007. Mimeo.

Fiúza, E. P. S.. *Governança, custos e subsídios cruzados no sistema Infraero, Texto para Discussão*, 1365, IPEA, Rio de Janeiro, 2008.

### LEIS

Lei 7.565/86

Lei 11.182/05

### RESOLUÇÕES ANAC

Resolução N° 16 – 27/02/2008 – Altera os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul.

Resolução N° 17 – 07/03/2008 Retificação – Aprova os valores das Tarifas Aeroportuárias de Embarque, Pousos, Permanência e dos Preços Unificados domésticos para o Aeroporto Internacional de São Paulo/Congonhas, e estabelece procedimentos de cobrança.

Resolução N° 26 – 16/05/2008 – Regulamenta os procedimentos relativos ao transporte aéreo regular internacional para as empresas aéreas brasileiras.

Resolução N° 27, 19/05/2008 – N° 95, S/1, p.18, 20/05/2008 – Dispõe sobre aceitação das Cláusulas Comunitárias da Comissão Europeia nos Acordos sobre Serviços Aéreos entre Estados Membros da União Europeia e o Brasil.

Resolução N° 28, 20/05/2008 – Autoriza os Governos Estaduais a procederem à atualização de seus Planos Aeroviários Estaduais, sob a orientação técnica da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

Resolução N° 30, 21/05/2008 – Institui o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC e a Instrução Suplementar – IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

Resolução N° 37, 07/08/2008 – Dispõe sobre a atualização dos limites de indenização de que trata o título VII do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer.

Resolução N° 49, 02/09/2008 – Institui o Atestado de Capacitação Operacional dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Resolução N° 50, 03/09/2008 – Aprova alterações no Apêndice M do RBHA 121.

Resolução N° 51,03/09/2008 – Aprova alterações no Apêndice F do RBHA 135.

Resolução N° 52,04/09/2008 – Aprova os procedimentos de identificação do passageiro, para o embarque nos aeroportos brasileiros.  
(Revoga a IAC 107-1002)

Resolução N° 53, 04/09/2008 – Exclui o Aeroporto de São Paulo/Congonhas do rol de aeroportos internacionais do Brasil.

Resolução N° 55,08/10/2008 – Estabelece critérios de utilização do Aeroporto de São Paulo / Congonhas (SBSP) e dá outras providências.

Resolução N° 57 – 10/10/2008 – Regulamenta o processo de alocação de freqüências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.

Resolução N° 61 – 20/11/2008 – Altera a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil e regulamenta o art. 49 da Lei 11.182/05.

Resolução N° 62 – 20/11/2008 – Estabelece procedimentos transitórios relativos ao atendimento do nível de proteção contra incêndio requerido em aeródromos civis operados por voos comerciais regulares e *charters*.

Resolução N° 63, 26/11/2008 – Aprova o Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil – PNIAVSEC.

Resolução N° 64, 26/11/2008 – Aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 01 – RBAC 01, que estabelece definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil.

## RESOLUÇÕES CONAC

Resolução nº 007/2007 – Mercado Internacional

Resolução nº 010/2007 – Segurança da Aviação Civil contra Atos Ilícitos

Resolução nº 011/2007 – Recursos Humanos para Aviação Civil

## PORARIAS PRÉ-ANAC

Portaria nº 1.141/GM5/1987 – Dispõe sobre Zonas de Proteção e Aprova o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea

Portaria 774/GM-2/97

Portaria 676/GC-5/2000

Portaria 731/GC5/2003

Portaria 187/DGAC/2005

Portaria 188/DGAC/2005

Portaria 447/DGAC/ 2004

## DOCUMENTOS DA ANAC

Exposição de motivos da Proposta de Resolução que estabelece cronograma de alterações dos valores máximos de desconto das tarifas aéreas internacionais, com relação à América do Sul.

Exposição de motivos da Proposta de Resolução que altera a política tarifária para voos internacionais de passageiros com origem no Brasil.

Exposição de motivos da Proposta de Resolução que dispõe acerca de mecanismos de realocação de horários de partida e chegada em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, em substituição às regras estabelecidas na Resolução ANAC nº 2, de 3 de julho de 2006.

Exposição de motivos da Proposta de Resolução que revoga as limitações e proibições operacionais impostas à Área de Controle Terminal (TMA) do Rio de Janeiro, estabelecidas na Portaria 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

Nota Técnica nº 14/2008/SSA/ANAC. Proposta de revogação da Portaria nº 188/DGAC, de 8 de março de 2005, publicada no DOU em 10 de março de 2005.







Ministério  
da Defesa

