



RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2010



ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

Diretoria Colegiada *

Solange Paiva Vieira	<i>Diretora Presidente</i>
Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino	<i>Diretor de Operações de Aeronaves</i>
Cláudio Passos Simão	<i>Diretor de Aeronavegabilidade</i>
Ricardo Sérgio Maia Bezerra	<i>Diretor de Regulação Econômica</i>
Rubens Carlos Vieira	<i>Diretor de Infraestrutura Aeroportuária</i>

Superintendentes *

Jânio Castanheira	<i>Superintendente de Administração e Finanças</i>
Dino Ishikura	<i>Superintendente de Aeronavegabilidade</i>
Paulo Henrique de Noronha Luz Trindade	<i>Superintendente de Capacitação e Desenvolvimento de Pessoas</i>
Marcelo Leandro Ferreira	<i>Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária</i>
Bruno Silva Dalcolmo	<i>Superintendente de Relações Internacionais</i>
David da Costa Faria Neto	<i>Superintendente de Segurança Operacional</i>
Juliano Alcântara Noman	<i>Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado</i>
Carlos Eduardo de Souza Pereira	<i>Superintendente de Tecnologia da Informação</i>
Silvio Furtado Holanda	<i>Superintendente de Planejamento Institucional</i>

*Posição em 31.12.2010

Apoio Técnico

Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado
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
Gabinete
Assessorias Parlamentar, Técnica e de Comunicação Social
Ouvidoria
Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional

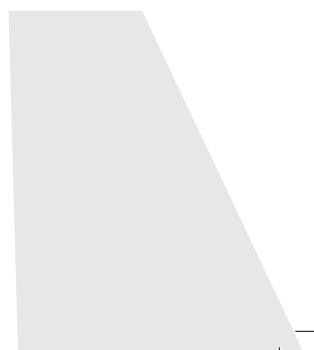
Projeto gráfico diagramação e impressão

Yanderson Rodrigues
Gráfica e Editora Ideal





SUMÁRIO



SUMÁRIO

MENSAGEM DA DIRETORIA.....	11
INTRODUÇÃO	17
1. REGULAÇÃO TÉCNICA.....	23
1.1. Infraestrutura Aeroportuária.....	23
1.1.1. 6º Painel de Facilitação	26
1.1.2. Certificação Operacional de Aeroportos	27
1.1.3. Autorização de construção e registro de aeródromos	27
1.2. Segurança Operacional.....	28
1.2.1. Sistema Decolagem Certa – DCERTA	29
1.2.2. Programa de Avaliação Dimensional – Selo ANAC e Etiqueta ANAC.....	30
1.2.3. Qualificação de simuladores de voo	30
1.2.4. Serviços Aéreos Especializados – Operações Aeroagrícolas ..	32
1.3. Aeronavegabilidade	32
1.4. Fiscalização da Aviação Civil.....	33
2. REGULAÇÃO ECONÔMICA	39
2.1. Registro de Tarifas	39
2.2. Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica do ASGA.....	40
2.3. Assistência Material ao Passageiro.....	41
2.4. Encargos Adicionais no Bilhete de Passagem e no Conhecimento Aéreo.....	43
2.5. Alocação de Infraestrutura no Aeroporto Internacional de Guarulhos	44
3. MELHORIA DE PROCESSOS.....	49
3.1. Emissão de Licenças e Habilitações de Pessoal da Aviação Civil...	49
3.2. Certificados de Aeronavegabilidade e Auditorias em Empresas de Manutenção	51

3.3. Concessão e Autorização de Serviços Aéreos.....	51
3.4. Prestação de Serviços pela Internet	52
3.4.1. Declaração de Inspeção Anual de Manutenção – DIAM – Comunicada pela Internet.....	52
3.4.2. Reserva de Marcas Online.....	53
3.4.3. Consulta do Andamento dos Processos via Internet	53
3.4.4. Agendamento de vistoria de aeronaves online	54
3.5. Autorização de voo.....	55
3.6. Apresentação da Apólice ou Certificado de Seguro com Comprovante de Pagamento.....	55
4. AUDITORIAS	59
4.1. Programa de Auditoria da Segurança da Aviação - Segundo Ciclo de Auditoria OACI – USAP	59
4.2. Certificação ISO 9001:2008.....	60
4.3. Auditoria Interna	60
5. RELAÇÕES INTERNACIONAIS	65
5.1. Negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos	65
5.2. Coordenação com Organismos Internacionais	67
5.2.1. Organização de Aviação Civil Internacional – OACI.....	67
5.2.2. Comissão Latinoamericana de Aviação Civil – CLAC.....	69
5.2.3. Reunião com Organismos Multilaterais	70
6. RELACIONAMENTO COM O USUÁRIO	75
6.1. Fale com a ANAC.....	75
6.2. Novas Diretrizes Gerais de Atendimento ao Cidadão Usuário da Aviação Civil	76
7. ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL.....	81
7.1. Eventos Promovidos pela Agência.....	81
7.1.1. Feira de Aviação Civil	81
7.1.2. Gerenciamento da Fadiga.....	81
7.1.3. Operações Aéreas de Resgate e Defesa Civil.....	82

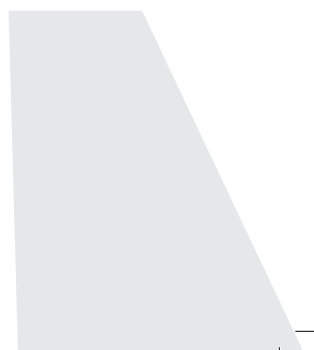


7.2. Eventos Externos	82
7.2.1. Eventos voltados à infraestrutura aeroportuária.....	82
7.2.2. Agência Europeia (EASA) – Programa SAFA.....	83
7.2.3. Participação na HLSC – <i>High Level Safety Conference</i>	84
8. GOVERNANÇA.....	89
8.1. Desempenho Institucional	89
8.2. Transparência.....	91
8.3. Elaboração do Plano Diretor de Tecnologia de Informação – PDTI	93
8.4. Unificação das Instalações em Brasília.....	94
8.5. Novos servidores	94
8.6. Nova Diretoria.....	95
9. CAPACITAÇÃO	99
9.1. Projeto de Formação de Jovens Pilotos para a Aviação Civil....	99
9.2. Projeto de Formação de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica para a Aviação Civil	100
9.3. Centro de Treinamento – Rio de Janeiro.....	100
10. ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO	105
11. NORMAS PUBLICADAS EM 2010.....	109
12. INDICADORES DE 2010.....	117
12.1. Infraestrutura Aeroportuária	117
12.2. Segurança Operacional	117
12.3. Pessoal da Aviação Civil.....	118
12.4. Aeronavegabilidade.....	118
12.5. Regulação Econômica.....	119
13. SIGLAS	123
14. REFERÊNCIAS	131





MENSAGEM DA DIRETORIA



MENSAGEM DA DIRETORIA

Em 2010, o Brasil foi o país que apresentou o maior crescimento no número de passageiros transportados no mundo, elevando-o ao posto de sétimo mercado de aviação civil.

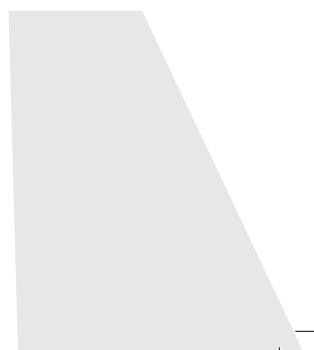
Manteve-se no ano uma tendência de crescimento superior aos dos anos anteriores. A demanda por transporte aéreo cresceu 23,47% para os voos domésticos e 20,38% no segmento internacional, no período de janeiro a dezembro, em relação ao mesmo período de 2009.

O aumento constante do número de passageiros transportados, verificado no período de 2006 a 2010, pode ser explicado, em grande parte, pela redução do preço de passagens aéreas. Parte dessa redução foi impulsionada pela política de implantação gradual do regime de liberdade tarifária, que foi concluída em 23 de abril de 2010, por força da Resolução nº 83, de 22 de abril de 2009.

Isto reveste a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – de importância singular, na medida em que representa uma crescente relevância do setor de aviação civil, na economia do país e na vida dos brasileiros. Conscientes desse cenário, o ano que passou foi marcado pelo esforço da Agência – integrada a todos os órgãos do Sistema de Aviação Civil do Brasil – na manutenção da segurança da aviação civil como prioridade em seu trabalho diário, refletido nos resultados das auditorias internacionais realizadas nos últimos anos.

A Agência Nacional de Aviação Civil completa cinco anos de existência em 2011 carregando como forte valor a transparência. É com empenho nesse valor que a Diretoria da ANAC tem a satisfação de apresentar à sociedade o Relatório de Atividades de 2010, que contempla o trabalho da Agência na busca da excelência do sistema de aviação civil.

Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil



MISSÃO

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

VISÃO

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

VALORES

- » Valorização das Pessoas
- » Ética
- » Compromisso com o Interesse Público
- » Profissionalismo
- » Imparcialidade
- » Transparência





INTRODUÇÃO



INTRODUÇÃO

Este relatório visa a apresentar à sociedade as principais realizações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC durante o ano de 2010.

Inicialmente apresentam-se as principais ações relativas à Regulação Técnica da Agência que culminaram na edição de atos normativos voltados à adequação de requisitos relacionados à infraestrutura aeroportuária, à segurança operacional e à aeronavegabilidade, com foco na segurança e qualidade da aviação civil. Dentre as ações de regulação técnica, destaca-se a fiscalização, necessária para a garantia da aderência das empresas do setor às normas estabelecidas.

Em seguida, a Regulação Econômica é abordada apresentando-se os principais destaques que envolvem modificações nas normas referentes à prestação de serviço aos usuários e assistência material aos passageiros do transporte aéreo. Destacam-se ainda os estudos relativos à regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência.

Posteriormente são elencadas as ações voltadas à Melhoria dos Processos internos e que impactam na prestação de serviços aos regulados, como, por exemplo, os novos Certificados de Habilitação Técnica (CHT), que passaram a ser impressos pela Casa da Moeda do Brasil. Esta parceria proporcionou mais agilidade e comodidade aos usuários, que passaram a receber os CHTs diretamente em suas residências. Outros processos foram ainda otimizados por meio da disponibilização de serviços via internet, tais como: Declaração de Inspeção de Anual de Manutenção – DIAM, Reservas de Marcas On Line, Consulta de Andamento dos Processos de Empresa de Manutenção Aeronáutica e Agendamento de Vistoria de Aeronaves.

Dentre as auditorias a que a ANAC foi submetida merece destaque a auditoria do Programa de Auditoria de Segurança Universal (do inglês *Universal Security Audit Program – USAP*). A ANAC atingiu 85,04% de conformidade nesta auditoria que teve como objetivo avaliar a adequação em relação às normas internacionais de segurança contra atos de interferência ilícita (*security*, em inglês), aplicadas nos aeroportos brasileiros.

Com o resultado da auditoria, a OACI confirma que os procedimentos adotados no embarque e desembarque de passageiros e tripulantes, assim como a movimentação de carga, protegem a aviação civil brasileira contra atos ilícitos, como, por exemplo, atos terroristas. Os outros 14,96%, compostos por itens que não obtiveram conformidade, representam temas não aplicáveis aos aeroportos brasileiros ou requisitos que estão passando por ajustes. O Brasil já havia sido auditado em 2005, mas na época eram checados apenas 65 itens e o índice de conformidade foi de 65%.

Na seção relativa às Relações Internacionais da Agência são mencionados os principais acordos sobre serviços aéreos – foram realizadas 19 reuniões de consulta com diferentes países – e ações de Coordenação com Organismos Internacionais, como a Comissão Latinoamericana de Aviação Civil – CLAC – e a Organização de Aviação Civil Internacional – OACI. Também se destacam os números relacionados ao crescimento do transporte aéreo internacional, resultado das eliminações às restrições de oferta e da abertura dos quadros de rotas nos Acordos.

Quanto ao Relacionamento com o Usuário em 2010 foram desenvolvidas ações para ampliar e facilitar o acesso às informações e serviços prestados pela ANAC, inclusive com a criação de novas diretrizes de gerais de atendimento ao cidadão usuário da aviação civil.

Na seção referente à Articulação Internacional destacam-se os eventos promovidos pela Agência e os eventos externos promovidos por outras instituições que contaram com a participação da ANAC.

Na área de Governança é apresentado o Desempenho Institucional da ANAC de 83% de completude de suas metas. Este percentual corresponde à média do alcance dos Objetivos Estratégicos no ano de 2010, calculados a partir dos resultados das metas táticas. Além disso, destacam-se as ações de Transparência da Agência, sendo realizadas vinte e oito audiências públicas em 2010, para tratar de assuntos de interesse dos entes regulados pela ANAC, sendo que dez resultaram em atos normativos (resoluções) já publicados.

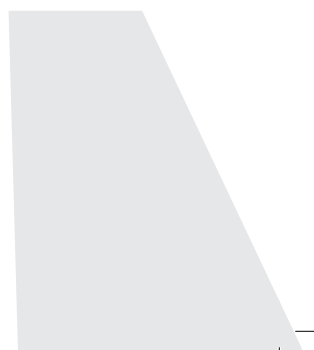
Em seguida, apresentam-se as ações da ANAC voltadas à capacitação dos profissionais do setor, em que se destacam os projetos de formação de jovens pilotos e mecânicos de manutenção aeronáutica.

Encerrando a descrição das ações da ANAC em 2010, o relatório apresenta os principais desafios e conquistas advindos do processo de acompanhamento legislativo junto ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados. O relatório finaliza apresentando os normativos publicados em 2010 e os indicadores que representam a atuação da ANAC no ano, bem como descreve as siglas e referências contidas neste documento.





REGULAÇÃO TÉCNICA



1. REGULAÇÃO TÉCNICA

As áreas de infraestrutura aeroportuária, segurança operacional e aeronavegabilidade focaram seus esforços em atualizar a normatização e aprimorar seus controles e processos. A atuação dessas áreas é voltada principalmente a ampliar as ações de segurança da aviação civil e consequentemente reduzir do número de acidentes, atendendo o disposto no Planejamento Estratégico da Agência.

A média móvel do número de acidentes da aviação civil brasileira com fatalidades nos últimos cinco anos vem diminuindo. De 2006 a 2010 houve uma redução de aproximadamente 35%. Continuar investindo na diminuição dessa meta reflete a preocupação da ANAC com o nível de segurança operacional e a sua busca por se tornar uma autoridade modelo de aviação civil. Como disposto em sua Visão, a ANAC espera atingir um dos cinco menores índices de acidentes do mundo até 2014.

1.1. Infraestrutura Aeroportuária

Em 2010 foram realizadas mudanças na legislação relacionada à Segurança da Aviação Civil. Com a publicação do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), a ANAC e demais segmentos da Aviação Civil ficaram incumbidos de incorporar aos seus planos e programas específicos novos requisitos necessários à proteção contra atos de interferência ilícita.

Em consonância com o Decreto mencionado, foi publicada a Resolução nº 171, de 24 de agosto de 2010, que aprovou o RBAC 111, referente ao Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNCQ). O PNCQ visa, dentre outros objetivos, à garantia da segurança dos

passageiros, tripulações, pessoal de solo e público em geral em todos os assuntos relacionados à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. Com a publicação do PNCQ, foram estabelecidos os instrumentos de monitoramento e verificação de aplicação do PNAVSEC.

Assim, a ANAC realiza auditorias e testes em aeroportos e empresas aéreas rotineiramente e para aprovação dos Programas de Segurança de Empresas Aéreas e de Aeroportos. Para cumprir essas atividades, a Agência emite um PACQ - Plano Anual de Controle de Qualidade - contendo o planejamento das auditorias e testes, bem como um RACQ - Relatório Anual de Controle de Qualidade. Além das atividades decorrentes do planejamento previsto no PACQ, a ANAC realiza estudos de segurança contra atos de interferência ilícita para identificar vulnerabilidades e determinar medidas adicionais de aperfeiçoamento. Em 2010, foram realizadas 27 auditorias em empresas aéreas e 11 auditorias em aeroportos, 118 testes em 11 aeroportos e 8 testes em 6 empresas aéreas. Além disso, foram ainda realizados 2 estudos de segurança contra atos de interferência ilícita.

Além do RBAC 111, outras normas foram publicadas em 2010, visando contribuir para melhorias no gerenciamento, inspeção e documentação dos sistemas afetos à Segurança da Aviação Civil.

A Resolução nº 157, de 07 de julho de 2010 dispõe sobre a obrigatoriedade do Programa de Segurança de Empresa Aérea (PSEA) para empresas de transporte aéreo operando no Brasil. Foi estabelecida a obrigatoriedade do PSEA tanto para as empresas aéreas estrangeiras realizando serviço de transporte aéreo regular internacional de passageiro e/ou de carga, como para as empresas aéreas nacionais realizando transporte aéreo regular ou não regular de passageiro, utilizando aeronave de grande porte, ou realizando transporte aéreo internacional de carga.

Publicada em 17 de agosto de 2010, a Resolução nº 167 estabelece diretrizes para o gerenciamento de risco à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) pela ANAC. O gerenciamento de risco à AVSEC compreende a identificação das vulnerabilidades e dos níveis de ameaças, bem como a avaliação, o controle e a mitigação dos riscos, associados às operações de todos os aeródromos e empresas aéreas que operem no Brasil. A ANAC pode delimitar o universo de aeródromos e de empresas aéreas aos quais o gerenciamento de risco à AVSEC deve ser aplicado de maneira contínua e sistemática. Essa delimitação deve ser definida a partir da análise dos dados disponíveis na ANAC, de forma a garantir a manutenção de um nível aceitável para a AVSEC no Brasil.

A Resolução nº 168, de 17 de agosto de 2010, dispõe sobre os procedimentos a serem observados no canal de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos. O objetivo da inspeção dos passageiros e suas bagagens de mão é prevenir que armas, explosivos, artefatos ou agentes químicos, biológicos, radioativos, nucleares ou substâncias e materiais proibidos sejam introduzidos a bordo de aeronave. A inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita a que se refere essa resolução será conduzida por Agente de Proteção da Aviação Civil – APAC, contratado pelo operador do aeródromo, sob supervisão da Polícia Federal ou, na sua ausência, do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Ainda em 2010 foi publicada a Resolução nº 172, que estabelece critérios para vistorias e inspeções de aeronave no que se refere à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. As vistorias e inspeções de aeronaves são procedimentos executados para garantir que nenhum objeto ilícito permaneça a bordo da aeronave e assim como os procedimentos mencionados na Resolução nº 168 de 2010 deverão ser conduzidas por APACs.

1.1.1. 6º Painel de Facilitação

Em maio de 2010 foi realizado na ICAO o 6º Painel de Facilitação com o objetivo de discutir os avanços na área de facilitação no âmbito mundial e promover as adequações necessárias ao Anexo 09 da Convenção Internacional de Aviação Civil, que trata sobre o tema de Facilitação. O Brasil foi representado pela ANAC, ANVISA e Polícia Federal. O painel abordou os seguintes assuntos:

- » Relatório das conclusões do 21º Painel de *Security* (AVSECP/21) – realizado em março, o AVSECP/21 tratou dos seguintes aspectos pertinentes à Facilitação: Informações Pré-vias dos Passageiros (API), Registro Nominal do Passageiro (PNR) e Cadeia de Suprimentos.
- » Relatório do Grupo Técnico de API/PNR – o Painel revisou o texto e aprovou a 2ª edição das Orientações ICAO para PNR.
- » Emendas ao Anexo 09 – foram acordados: impedimento da prorrogação de vigência de documentos de leitura mecânica, inserção de definições relativas aos sistemas de API e PNR e inclusão de inspetores de *Security*.
- » Revisão das práticas, dispostas no Anexo 09 da ICAO, relacionadas à saúde – tendo em vista a solicitação da OMS de alinhar o Anexo ao Regulamento Sanitário Internacional (2005), foi proposta a revisão de definições e de procedimentos a serem adotados.
- » Relatório do Grupo Técnico de Cadeia de Suprimentos Internacional – o AVSECP/21 recomendou que fosse estimulada a integração entre procedimentos de *security* e aduana no estudo da logística de carga.
- » Relatório do Grupo Técnico de Pessoas com Mobilidade Reduzida (PWD) – foram reportados os itens pendentes de revisão nas Orientações ICAO para PWD e o Painel decidiu que deverão ser incorporados novos documentos de referência internacionais ao estudo.
- » Olimpíadas 2012 em Londres – foi apresentado como está sendo a preparação para o evento, cujo processo foi embasado nas Olimpíadas de Inverno no Canadá.

1.1.2. Certificação Operacional de Aeroportos

A Certificação Operacional de Aeroportos tem como objetivo assegurar que os procedimentos operacionais do aeroporto garantam um nível aceitável de segurança operacional. Esta atividade requer a análise dos MOPS (Manual de Operação do Aeródromo), realização de inspeções iniciais de certificação e manutenção dos processos.

Atualmente estão em Certificação 21 aeroportos (Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, Guarulhos, Congonhas, Campinas, Galeão, Santos Dumont, Vitória, Confins, Brasília, Goiânia, Cuiabá, Manaus, Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador e Cabo Frio). Até dezembro de 2011 deverão entregar documentação para Certificação os aeroportos de Foz do Iguaçu, Campo Grande, São Luiz e Porto Seguro.

Em 2010 foram 3 MOPS aprovados (Guarulhos, Viracopos e Brasília), 7 análises de novos MOPS ou atualizações (Cuiabá, Fortaleza, Florianópolis, Confins, Salvador, Brasília e Belém) e 1 inspeção inicial de certificação (Cuiabá).

1.1.3. Autorização de construção e registro de aeródromos

As necessidades de manter um cadastro atualizado sobre a infraestrutura aeroportuária nacional, de clarear as responsabilidades da ANAC e do Comando da Aeronáutica e de melhorar o processo de autorização de construção e registro de aeródromos levaram a Agência à publicação da Resolução nº 158. A norma veio em substituição às IAC 2328 e 4301 que tratavam de aeródromos públicos e privados separadamente. A nova proposta permite uma redução significativa no prazo de análise e aprovação dos pedidos de construção e registro de aeródromos.

Ainda, buscando aprimorar a regulação do setor aeroportuário, a ANAC elaborou a Resolução nº 153, específica para a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários. Nesse sentido, destaca-se a aprovação do Plano Diretor do Aeroporto de Vitória.

1.2. Segurança Operacional

Consoante a necessidade premente de adaptação dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC, foram revisados em 2010 três regulamentos relativos à segurança operacional. Outros dois sofreram alterações em seu conteúdo.

Aprovado em 11 de novembro de 2010, o RBAC 133 trata sobre operações de asas rotativas com cargas externas, estabelecendo as seguintes regras: (a) regras de aeronavegabilidade para certificação de aeronaves de asas rotativas usadas em operação com cargas externas; e (b) regras para operações de aeronaves de asas rotativas, conduzindo cargas externas, realizadas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas.

O RBAC 135, que trata dos requisitos operacionais para operações aéreas complementares (operações regulares com aeronaves de até 9 assentos) e por demanda (operações não-regulares com aviões de até 30 assentos e helicópteros), entrou em substituição ao RBHA 135, com a publicação do referido regulamento em 24 de agosto de 2010, por meio da Resolução nº 169.

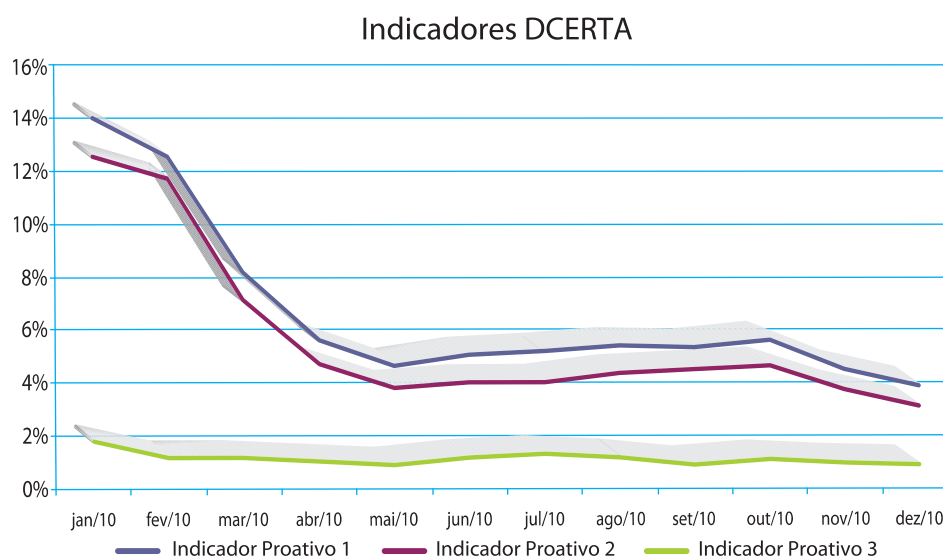
Aprovado por meio da Resolução nº 146, de 17 de março de 2010, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121, por sua vez, estabelece os requisitos operacionais para operações aéreas domésticas (operações regulares com aeronaves com mais de 9 assentos no território nacional), de bandeira (operações regulares internacionais) e suplementares (operações não-regulares com aviões com mais de 30 assentos).

1.2.1. Sistema Decolagem Certa – DCERTA

O Sistema Decolagem Certa - DCERTA é um sistema informatizado que objetiva verificar a regularidade dos certificados e licenças relativos à aeronave, tripulação técnica e aeródromo de destino, quando da apresentação do plano de voo, e, conseqüentemente, reduzir a taxa de acidentes na aviação civil brasileira.

Parte integrante do componente de garantia da segurança operacional constante no Programa Específico de Segurança Operacional da ANAC (PSOE-ANAC), que está previsto no Programa Brasileiro de Segurança Operacional (PSO-BR), o sistema foi tópicos de 6 seminários promovidos pela ANAC.

Em 04 de setembro de 2010, por meio da Resolução nº 151, a ANAC, em conjunto com o DECEA, implantou o DCERTA em 6 salas AIS. Atualmente, o sistema encontra-se em operação em 28 salas AIS em todo país. Desde sua implantação, a ANAC monitora, analisa e realiza inferências a partir dos dados registrados pelo sistema, o que pode ser observado no gráfico índice de regularidade, ilustrado no item que se segue.



Indicador Proativo 1 = Quantidade de voos irregulares em relação ao total de voos.

Indicador Proativo 2 = Quantidade de voos com irregularidades referentes à tripulação em relação ao total de voos.

Indicador Proativo 3 = Quantidade de voos com irregularidades referentes a aeronaves em relação ao total de voos.

Fonte: ANAC/GGAP.

No futuro, a detecção pelo sistema DCERTA de alguma irregularidade nos certificados e licenças relativos a aeronave, tripulação ou aeródromo permitirá a negação de um plano de voo apresentado. Para isso, faz-se necessário que o banco de dados encontre-se completamente atualizado, ação em que a ANAC vem trabalhando.

1.2.2. Programa de Avaliação Dimensional - Selo ANAC e Etiqueta ANAC

Considerando a necessidade de prover as informações adequadas e claras sobre os diferentes produtos ofertados no transporte aéreo regular de passageiros, a ANAC, por meio da Resolução nº 135, de 9 de março de 2010, instituiu o Programa de Avaliação Dimensional – Selo ANAC e Etiqueta ANAC, de cumprimento obrigatório pelas empresas de transporte aéreo regular, o qual vem acrescentar mais transparência à relação de consumo do transporte aéreo.

A Etiqueta ANAC fornece informações a respeito da largura do encosto do assento, em centímetros, trazendo uma classificação em cinco faixas de letras, de “A” a “E”, de acordo com a distância entre os assentos. O Selo ANAC será concedido anualmente às aeronaves das empresas de transporte aéreo regular classificadas na faixa “A” da Etiqueta ANAC.

Essas inovações, quando plenamente implementadas, visam proporcionar mais informações ao passageiro no momento de escolha de uma companhia aérea, de forma que se possa balancear custo e conforto da viagem.

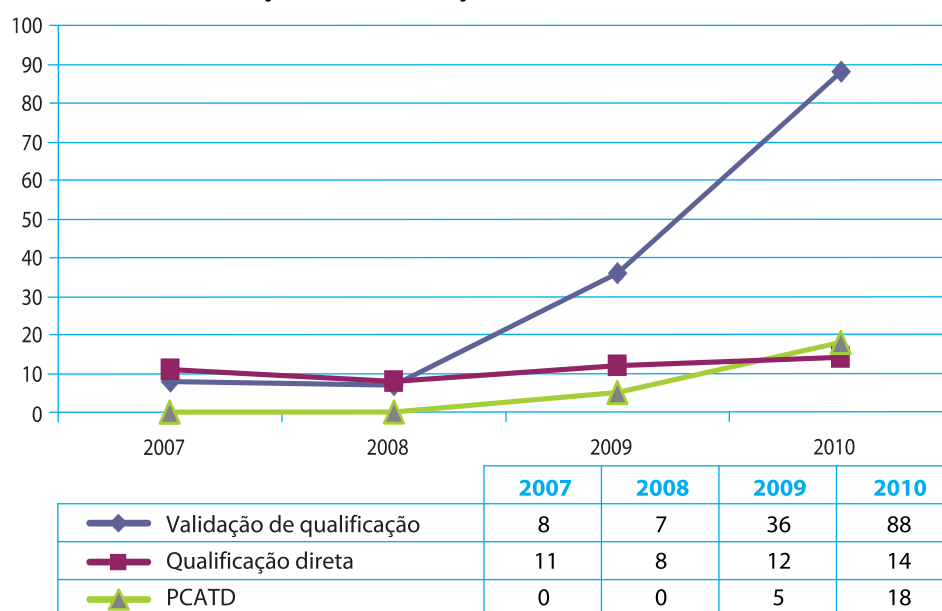
1.2.3. Qualificação de simuladores de voo

O volume de qualificação de simuladores de voo aumentou consideravelmente no ano de 2010. A ANAC realizou análises com base em requisitos internacionais, verificando o grau de aderência de um simulador de voo ao comportamento da aeronave simulada, qualificando esse comportamento para uso do simulador em treinamentos de voo.

Houve a validação de uma qualificação executada por Autoridade de Aviação Civil estrangeira (FAA ou Estado filiado à EASA). Além disso, a ANAC qualificou Dispositivos de Treinamento de Voo (FTD), todos instalados em território nacional, para utilização como dispositivo de treinamento aprovado em Programa de Treinamento Operacional. Também foram qualificados pela ANAC todos os PC-ATD (Dispositivo de Treinamento de Voo Baseado em Computador Pessoal) instalados no território nacional para sua utilização como dispositivo de treinamento aprovado em Programa de Instrução de Escola de Aviação Civil.

Em resumo, a ANAC avaliou 14 Simuladores e 3 Dispositivos de Treinamento com Qualificação Direta GAAS, 88 Simuladores e 4 Dispositivos de Treinamento com Validação de Qualificação Estrangeira e 11 Dispositivos de Treinamento de Aviação (usado para IFR) com Qualificação Direta GAAS, totalizando 18 ATDs e FTDs.

Validação e Qualificação de Simuladores 2010



Fonte: ANAC/SSO/GGTA/GAAS.

1.2.4. Serviços Aéreos Especializados – Operações Aeroagrícolas

No ano de 2010, 34 inspeções em empresas de táxi aéreo e empresas de serviços aéreos especializados foram realizadas. No que se refere à categoria de operações aeroagrícolas, que se insere no âmbito dos serviços aéreos especializados, as auditorias foram intensificadas durante o ano mencionado, em função da Resolução nº 95/2009, que condicionou a emissão e renovação dos operadores aeroagrícolas a partir de junho de 2010 à apresentação do Certificado de Operador Aeroagrícola (COA) válido. Nesse período, a ANAC emitiu 37 Certificados de Operador Aeroagrícola.

1.3. Aeronavegabilidade

A atividade de normatização de aeronavegabilidade passa por um processo padronizado que envolve submeter todas as minutas a audiência pública, para participação social na elaboração da norma. Todas as contribuições recebidas na audiência são analisadas, servindo de subsídio para correções e melhorias da norma proposta. A versão atualizada com as contribuições públicas é submetida à Diretoria Colegiada para aprovação e publicação.

No ano de 2010, foi emitida uma Instrução Suplementar – IS 23-002 – para prestar informações quanto à aprovação de adaptação de aeronaves que detenham certificados nas categorias Normal, Utilidade e Acrobática para transporte de carga. Também foram emitidos três Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil: RBAC 21, RBAC 26 e RBAC 45. Este traz regras para aplicação de marcas de identificação, nacionalidade e matrícula. Os outros dois estabelecem requisitos de aeronavegabilidade, sendo o RBAC 21 destinado à certificação de produto aeronáutico e o RBAC 26 destinado a requisitos de aeronavegabilidade continuada e melhorias na segurança para aviões categoria transporte.

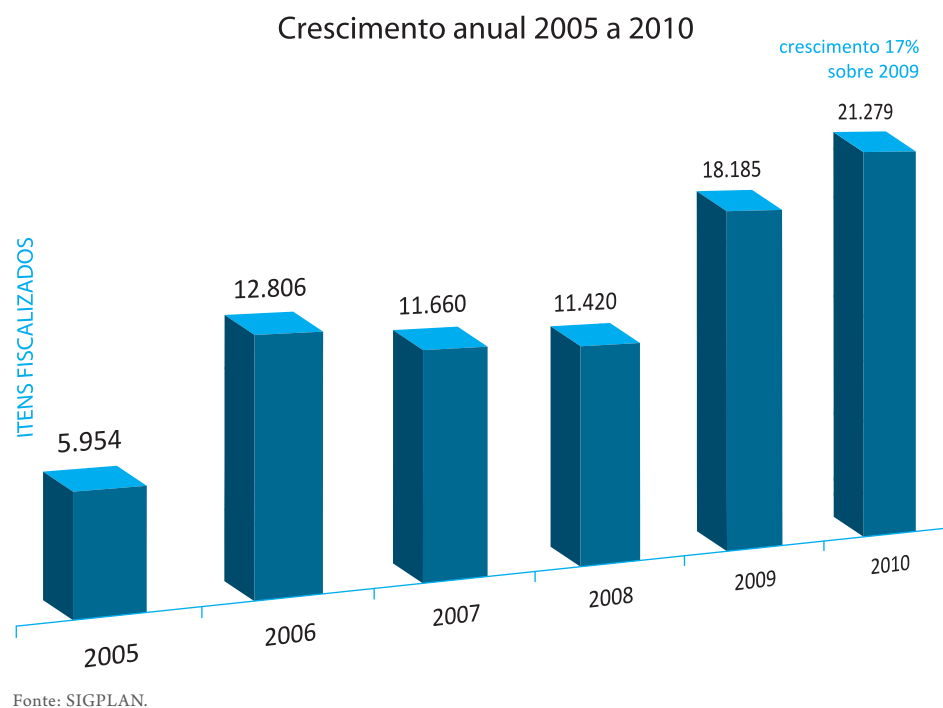
Uma das consequências da publicação do RBAC 21 foi a revogação do RBHA 22, que tratava da certificação de planadores e motoplanadores. Esta norma determinava que a certificação deveria seguir os critérios

européus, enquanto o RBAC 21 abre a possibilidade de estabelecer novos parâmetros.

Duas outras normas foram revogadas por incompatibilidade técnica com regulação existente: IAC 3129 e IAC 3141. Destaca-se que o objeto da IAC 3141 era apresentar a relação de empresas de manutenção homologadas segundo o RBHA 145, o que se quedava estagnado desde sua publicação, em abril de 1990. Hoje, essa informação pode ser obtida no sítio eletrônico da ANAC, de forma atualizada.

1.4. Fiscalização da Aviação Civil

As atividades voltadas à fiscalização da ANAC estão contempladas no PPA – Plano Plurianual 2008-2011 – no programa de Desenvolvimento de Aviação Civil (programa 0630) através da coordenação dos itens da ação de Regulação e Fiscalização da Aviação Civil (ação 2912).



No exercício de 2010, houve um acréscimo na quantidade de itens fiscalizados, devido ao ingresso de servidores nos últimos meses do exercício, capacitados e credenciados para as atividades inerentes ao ramo da aviação civil. Além disso, os regulamentos que foram alterados no ano em questão passaram a demandar fiscalizações mais frequentes. Por fim, outro fator que afetou positivamente os resultados foram as certificações de novas estações de linha de empresas em operação, bem como as novas empresas entrantes no país.

A ANAC publicou em 24 de abril de 2009 o Programa de Inspeções de Segurança Operacional em Rampa (PISOR), com o objetivo de estabelecer procedimentos harmonizados e padronizados para a realização de inspeções em rampa em aeronaves estrangeiras nos aeroportos brasileiros. Em 2010 foram realizadas inspeções de rampa em 1507 aeronaves brasileiras que representam 12,1% da frota do país, e outras 181 Inspeções em aeronaves de 54 empresas estrangeiras.

Em relação à infraestrutura, as atividades de inspeção podem ser subdivididas em inspeção aeroportuária especial e inspeção aeroportuária periódica. O objetivo dessas fiscalizações é garantir a segurança, a regularidade e a eficiência na operação da aviação civil em território nacional.

As atividades de inspeção aeroportuária especial são exercidas sobre os serviços aéreos públicos e a infraestrutura aeroportuária, por pessoal credenciado pela ANAC (INSPAC), em conformidade com que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Tais inspeções não constam do Programa Anual de Inspeção Aeroportuária (PAIA), e visam atender situações emergenciais ou específicas, no interesse da segurança operacional e da proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, podendo ser realizada a qualquer momento, até mesmo sem conhecimento prévio do operador de aeródromo. No ano de 2010, 26 Inspeções Especiais foram realizadas.

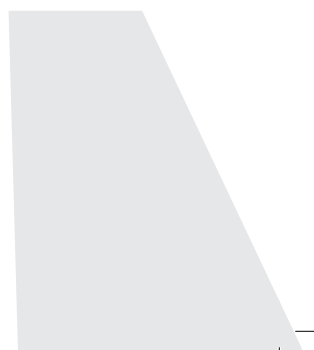
As inspeções aeroportuárias periódicas, por sua vez, são igualmente atividades de fiscalização realizadas sobre os serviços aéreos públicos e a in-

fraestrutura aeroportuária, exercida por pessoal credenciado pela ANAC (INSPAC). Entretanto, ao contrário das inspeções especiais, as inspeções aeroportuárias periódicas constam do PAIA. Durante as inspeções são verificadas se as condições físicas e operacionais do aeródromo – envolvendo o operador de aeródromo, empresas aéreas ou operador aéreo e empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo – estão em conformidade com a Legislação Brasileira e regulamentos da ANAC. Foram realizadas 37 inspeções periódicas ao longo do ano de 2010.





REGULAÇÃO ECONÔMICA



2. REGULAÇÃO ECONÔMICA

Em 2010, no que se refere à regulação econômica, foram elaboradas normas para melhoria do setor, tanto na prestação de serviço e assistência aos passageiros do transporte aéreo, quanto nas interações com os entes regulados. Também houve um forte foco na melhoria dos processos internos da Agência nessa área, em que se inclui especialmente a publicação de normativos relacionados à análise estatística e acompanhamento de mercado.

Outros estudos foram desenvolvidos no período, que deverão culminar em novos normativos. Citam-se os estudos para revisão das normas relacionadas à bagagem e os estudos relativos à regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificados e de permanência, domésticos e internacionais. Também foram desenvolvidos estudos para balizar a revisão das Portarias 190/GC-5, 597/DGAC e 536/GC-5, que versam sobre a constituição de empresas que pretendam explorar serviços aéreos públicos.

2.1. Registro de Tarifas

Em 2010, algumas normas relativas à análise estatística e ao acompanhamento de mercado foram revistas, em que se destacam a Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, que estabelecia as regras de funcionamento do sistema de tarifas aéreas domésticas, e a Portaria nº 1.282/DGAC/2004, que estabelecia os índices de referência para o monitoramento das tarifas aéreas domésticas.

Conforme Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, as empresas de transporte aéreo regular deveriam remeter mensalmente à entidade reguladora as bases tarifárias, as suas respectivas tarifas e as quantidades de assentos comercializados em cada uma das bases. De posse dessas informações, a entidade reguladora podia elaborar o cálculo do yield tarifa médio praticado no mês de referência (indicador do transporte aéreo que representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro). No entanto, a norma apresentava alguns problemas de aplicação.

Inicialmente, destaca-se que a relação de linhas monitoradas constante da Portaria DAC nº 447/DGAC/2004 encontrava-se desatualizada, de forma que diversas ligações com tráfego relevante não eram monitoradas. Também inexistia a exigência de registro de tarifas aéreas internacionais, o que se tornou necessário quando da liberação dessas tarifas.

Já a Portaria nº 1.282/DGAC/2004 dedicava-se, quando criada, a estabelecer bandas tarifárias e, mais recentemente, a identificar as tarifas promocionais que deveriam ser registradas com antecedência ao início da sua comercialização.

Além da extinção das bandas com a instituição da liberdade tarifária, a prévia notificação à ANAC de tarifas promocionais reduzia a capacidade de gerenciamento das empresas aéreas, dificultando a recuperação de custos marginais relativos aos assentos vazios. Isso acabava por limitar as possibilidades de concessão de descontos e reduzir os ganhos de bem-estar tanto para as empresas quanto para os usuários.

A ANAC procedeu, então, a essa revisão, culminando na publicação da Resolução nº 140, de 09 de março de 2010, que apresenta modelo de registro de todas as tarifas aéreas realizadas para passageiros, independentemente da linha, porém apenas após a comercialização. Ainda, foram publicadas duas portarias procedimentais para registro: Portaria ANAC nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010, para registro de tarifas comercializadas no transporte aéreo internacional, e Portaria ANAC nº 1.887/SRE, de 25 de outubro de 2010, para transporte doméstico.

2.2. Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do ASGA

As discussões acerca do desenvolvimento de um modelo de concessão tiveram início no final de 2008. A atividade foi desenvolvida em colaboração com a Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa (SAC/MD) e a partir de ampla discussão com diversos órgãos federais, tais como a Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF), foi submetida à apreciação da Casa Civil minuta de decreto.

A minuta de decreto, originalmente concebido para a infraestrutura aeroportuária em geral, acabou limitando seu escopo ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, município do Rio Grande do Norte. Assim, foi publicado o Decreto Federal nº 7.205, de 10 de junho de 2010, que dispõe sobre o modelo de concessão para exploração do Aeroporto São Gonçalo do Amarante. Em linhas gerais, o Decreto apresenta diretrizes relativas à regulação tarifária, integração vertical, elaboração do edital e contrato, entre outros.

A partir de então, a ANAC iniciou análise dos estudos de viabilidade técnica e econômica (EVTE) e a modelagem dos instrumentos jurídicos que darão sustentabilidade ao projeto, em desenvolvimento por consultoria contratada pelo BNDES. Os estudos culminaram com o desenho de uma proposta de regulação tarifária que foi submetida à apreciação da Diretoria, sendo aprovado em 07 de dezembro de 2010 e enviado ao TCU em 10 de dezembro do mesmo ano.

2.3. Assistência Material do Passageiro

Quando da análise dos efeitos da crise, verificou-se que os cancelamentos e os atrasos de voos representam uns dos maiores problemas para os consumidores dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, uma vez que afetam diretamente o objeto da prestação do serviço contratado, qual seja, o transporte de um ponto ao outro, em data e horário pré-estabelecido. Do mesmo modo, ainda que em menor proporção, mas com as mesmas consequências produzidas pelos cancelamentos e atrasos de voos, encontra-se a hipótese de preterição de passageiro.

Nesse contexto, a Agência trabalhou na elaboração de uma norma que tratasse da assistência material ao passageiro em caso de atraso, cancelamento e preterição. A partir de uma leitura do Código Brasileiro de Aeronáutica calcada no arcabouço principiológico do Código de Defesa do Consumidor, a ANAC editou a Resolução nº 141, de 09 de março de 2010. A norma busca garantir o direito do passageiro à informação e qualifica a obrigação de assistência material em função do tempo.

Nos casos de preterição de embarque, atraso, cancelamento e interrupção de voo, independente de culpa do transportador, a Resolução nº 141 prevê que o transportador deverá assegurar ao passageiro que comparecer para embarque o direito a receber assistência material. Conforme a norma,

§ 1º A assistência material consiste em satisfazer as necessidades imediatas do passageiro, gratuitamente e de modo compatível com a estimativa do tempo de espera, contados a partir do horário de partida originalmente previsto, nos seguintes termos:

I - superior a 1 (uma) hora: facilidades de comunicação, tais como ligação telefônica, acesso a internet ou outros;

II - superior a 2 (duas) horas: alimentação adequada;

III - superior a 4 (quatro) horas: acomodação em local adequado, traslado e, quando necessário, serviço de hospedagem.

§ 2º O transportador poderá deixar de oferecer serviço de hospedagem para o passageiro que residir na localidade do aeroporto de origem.

A norma também prevê a possibilidade do leilão de assentos, quando a situação de preterição possa ser antevista, e alternativas ao passageiro quando a preterição for inevitável.

O leilão de assentos corresponde à prática de buscar, entre os passageiros com assentos confirmados, voluntários para embarcar em outro voo, mediante o oferecimento de compensações. A prática de leilão de assentos é mundialmente difundida, evitando a preterição de passageiros e trazendo benefícios também para o passageiro “vencedor” do leilão, que valorou mais as vantagens oferecidas pela empresa em detrimento de seu lugar no voo.

As alternativas para o passageiro, quando ocorrer preterição de embarque, são a reacomodação em outro voo, seja da própria empresa ou de tercei-

ros; o reembolso do valor pago na passagem; ou a realização do serviço por outra modalidade de transporte.

Vale destacar que qualquer medida a título de compensação imediata não tem como objetivo substituir indenizações a título de danos morais ou materiais, as quais devem ser pleiteadas junto à Justiça Comum, de acordo com o prejuízo gerado em cada caso.

Durante o ano de 2010, foram realizadas 191 ações de fiscalização presenciais nos principais aeroportos do Brasil, de forma a verificar a conformidade dos processos, procedimentos e atividades dos agentes regulados com o Código Brasileiro de Aeronáutica, as Condições Gerais de Transporte e demais normas que dispõem sobre serviços aéreos, em especial a Resolução nº 141. A presença ostensiva dos fiscais nos aeroportos, em especial durante as operações especiais de carnaval e final de ano, resultou em um maior monitoramento das atividades das empresas, colaborando para uma melhor implementação das normas em vigor.

2.4. Encargos Adicionais no Bilhete de Passagem e no Conhecimento Aéreo

O bilhete aéreo apresentava basicamente dois campos para o lançamento dos valores a serem pagos pelo passageiro quando da aquisição da passagem. O primeiro é denominado “tarifa” (“fare”) e deve conter o preço (total e final) do serviço a ser prestado, considerando todo e qualquer tipo de custo e de despesa da empresa.

O segundo campo verificado no bilhete de passagem é denominado “taxa” (“tax”). O campo “taxa” deve conter apenas os valores arrecadados em nome de terceiros (governo ou administração aeroportuária) e que, portanto, não farão monta na receita da empresa. O passageiro deve ter a certeza de que aqueles valores não pertencem à empresa, mas sim à entidade governamental ou, em casos específicos, à concessionária privada de um serviço público.

Prática ao redor do mundo, as empresas passaram a utilizar o campo taxa para cobrança de itens de custo à parte das respectivas tarifas aéreas. Tais cobranças são conhecidas como ADICIONAIS, aparecendo em separado no bilhete de passagem (transporte de passageiros) ou no conhecimento aéreo (transporte de carga). Essas cobranças adquiriram diferentes formas ao longo dos últimos anos.

O consumidor, via de regra, utiliza o campo “tarifa” para comparar preços, acreditando que o campo “taxa”, por se tratar de rubrica utilizada meramente para realização de repasses a terceiros, não irá variar de uma companhia para a outra. Esses adicionais modificam a função de repasse do campo “taxa”, dificultando a comparação dos preços entre as companhias, confundindo o consumidor. Um problema de assimetria de informação como esse tende a excluir do mercado os produtos potencialmente mais baratos durante a comparação de preços, penalizando as empresas que incluem todos os itens de custo nas tarifas e premiando as que cobram adicionais em separado.

Assim, em 09 de março de 2010, a ANAC publicou as Resoluções nº 138 e 139, que vedaram a cobrança de valores relativos a custos ou serviços indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo à parte da tarifa. O modelo brasileiro foi posteriormente divulgado junto a organizações internacionais, sendo aclamado pela Comissão Latinoamericana de Aviação Civil – CLAC – e pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI. Esta se entendeu responsável por assistir os Estados Contratantes na promoção da transparência de preços e indicou que o Conselho deve considerar este assunto em seus futuros trabalhos.

2.5. Alocação de Infraestrutura no Aeroporto Internacional de Guarulhos

O processo de alocação de infraestrutura no aeroporto internacional de Guarulhos tem o objetivo de minimizar o impacto causado pelo excesso de demanda daquele aeroporto. O processo baseia-se no Worldwide Schedules Guidelines da International Air Transport

Association - IATA, que mantém uma atividade coordenada de alocação de infraestrutura em diversos aeroportos ao redor do mundo que experimentam problemas com congestionamento de pelo menos um dos seus componentes. No ano de 2010, a ANAC participou de duas conferências internacionais para alocação de infraestrutura no aeroporto de Guarulhos.

As conferências em questão são parte de um processo de planejamento, tendo como objetivo a promoção de um fórum para a alocação plenamente coordenada de slots em aeroportos saturados e para o alcance de consenso nos ajustamentos necessários para entrar em conformidade com as limitações de capacidade dos aeroportos.

A 126ª Conferência internacional com coordenadores e empresas aéreas de todo o mundo foi realizada para encerrar a etapa de submissão inicial das malhas das empresas aéreas para a temporada de inverno IATA 2010. Foram realizadas reuniões atendendo 24 empresas e procedendo à alocação de 112.685 slots para os 147 dias dessa temporada.

Por sua vez, a 127ª Conferência internacional com coordenadores e empresas aéreas de todo o mundo foi realizada para encerrar a etapa de submissão inicial das malhas das empresas aéreas para a temporada de verão IATA 2011. Foram realizadas reuniões atendendo 25 empresas e procedendo à alocação de 166.915 slots para os 217 dias dessa temporada.

Para executar ajustes finais nas malhas das companhias para as temporadas de verão e inverno, a ANAC participou de reuniões, batizadas de Conferências de Slots Brasil, com empresas aéreas que operam no aeroporto de Guarulhos. Tratam-se de eventos importantes, durante os quais todos os membros do Comitê de Facilitação de Voos (ANAC, INFRAERO e CGNA – Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, órgão do DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo) estão à disposição das empresas para o processamento imediato dos ajustes necessários ao início da temporada.





MELHORIA DE PROCESSOS



3. MELHORIA DE PROCESSOS

Organizações que assumem a parcela de responsabilidade social que lhes cabe se empenham com a efetiva entrega à sociedade de produtos e serviços compatíveis com o nível de qualidade esperado. Consoante com essa premissa, a ANAC buscou em 2010 atuar na melhoria de seus processos internos, de forma a satisfazer as necessidades e expectativas dos seus usuários e/ou interessados em seus serviços.

Nesse sentido, as reduções no prazo de atendimento e a otimização na prestação de serviços pela internet destacam-se como iniciativas que indubitavelmente contribuíram para a promoção da melhoria do desempenho da Agência.

3.1. Emissão de Licenças e Habilitações de Pessoal da Aviação Civil

No ano de 2010 a ANAC iniciou a expedição de certificados impressos pela Casa da Moeda do Brasil. Entre os certificados, destacam-se os novos Certificados de Habilitação Técnica (CHT), contendo foto, assinatura e chip com informações do profissional. Além dos requisitos de segurança, que dificultam a falsificação, a parceria garantiu mais agilidade e comodidade na entrega dos documentos, posto que os documentos serão entregues nas residências dos usuários, o que reduziu o tempo de atendimento e de recebimento do documento pelo solicitante.

As novas licenças são emitidas para todos os pilotos, mecânicos de voo, comissários, mecânicos de manutenção aeronáutica, despachantes operacionais de voo e operadores de equipamentos especiais regulados pela ANAC sempre que seu titular requerer uma nova licença, uma nova habilitação, a revalidação de uma habilitação já existente, incluir ou retirar uma observação, ou solicitar uma segunda via. As licenças atuais permanecerão válidas até 31 de dezembro de 2015, respeitadas as prerrogativas de suas habilitações correspondentes.

De forma geral, houve um aumento na emissão de licenças relativas aos tripulantes da aviação civil no ano de 2010. No que tange às licenças de piloto especificamente, houve um crescimento de 37% na emissão desse tipo de documento em relação ao ano de 2009, contabilizando ao total 3.587 licenças emitidas para esse público. Foram emitidas 2.097 licenças para Comissários em 2010, um crescimento de 281% em relação ao ano anterior. Para uma melhor comparação, considerando que em 2009 foi atipicamente baixo o volume de licenças emitidas, calcula-se em 73% o crescimento em relação à média dos 4 anos anteriores.

Com relação à emissão de licenças de Despachante Operacional de Voo – DOV, foram emitidas 66 no ano de 2010, representando um crescimento de 50% em relação ao ano de 2009. Por fim, foram emitidas 931 Licenças para Mecânico de Manutenção Aeronáutica em 2010, um acréscimo de 17% em relação ao ano de 2009.

No total, a Agência emitiu 6.681 licenças de pilotos, comissários de bordo, mecânicos de manutenção e despachantes de voo, o que representa um aumento de 70% em relação ao ano de 2009.

A ANAC também reconhece a certificação estrangeira, nos termos dos acordos internacionais celebrados com outros países e emite, suspende, revoga e cancela certificado de empresa de transporte aéreo, de escolas de aviação civil, de centros de instrução de aviação civil, de centros de treinamento e de aeroclubes. Em 2010, a Agência procedeu à certificação, renovação e autorização de 148 escolas de aviação civil, centros de instrução de aviação civil, centros de treinamento e aeroclubes, um aumento de 28% em relação ao ano de 2009. Além disso, a ANAC faz a vigilância continuada de 1.002 cursos ativos no País em 315 entidades localizadas em diversas regiões do Brasil.

Outra área que obteve um acréscimo de produtividade foi a de emissão de Certificados de Capacidade Física (CCF). Houve um aumento de 30,74% em relação ao ano de 2009 na emissão de CCF pelas Juntas Especiais de Saúde e Médicos Credenciados.

3.2. Certificados de Aeronavegabilidade e Auditorias em Empresas de Manutenção

Duas atividades relacionadas a aeronavegabilidade apresentaram uma considerável redução no tempo de atendimento aos usuários. Uma delas diz respeito à realização de vistorias de aeronaves – conforme descrito anteriormente – e à emissão de Certificado de Aeronavegabilidade. A outra diz respeito às auditorias nacionais de empresas de manutenção aeronáutica para inclusão de novos serviços.

A realização de vistorias de aeronaves e emissão de Certificado de Aeronavegabilidade é uma atividade especializada que busca evidências sobre a aeronavegabilidade da aeronave. Uma vez não encontrada ou redimida alguma não conformidade na aeronave, esta estará pronta para receber ou revalidar seu Certificado de Aeronavegabilidade, o qual é emitido pelo RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro. A partir do dia 31 de julho de 2010, o tempo entre as vistorias de aeronaves e a emissão de Certificado de Aeronavegabilidade passou a ser realizado dentro do prazo médio de 15 dias úteis. Para referência, no início de 2010 esse tempo era em média de 68 dias.

As auditorias nacionais de empresas de manutenção aeronáutica para inclusão de novos serviços são atividades que se assemelham a uma certificação inicial, com a diferença que o foco é o(s) novo(s) serviço(s) que a oficina propõe-se a oferecer. Contudo, é necessário que a empresa esteja em dia com seu plano de ações corretivas das não conformidades observadas nas auditorias anteriores. A partir de 30 de julho de 2010, as auditorias nacionais para inclusão de novos serviços para emissão de Certificado de Homologação de Empresa de Manutenção ou de seus Adendos foram realizadas dentro do prazo de 30 dias corridos. Até o ano 2009 esse processo podia durar 1 ano.

3.3. Concessão e Autorização de Serviços Aéreos

Havia grande reclamação relacionada à área de outorgas pelo longo tempo necessário para se processar pedidos de concessão ou autorização de

serviços aéreos. Muitos processos levavam meses para alcançar o seu fim. Assim, foi realizada análise e revisão dos processos internos e da estrutura de trabalho relacionada, procedendo à eliminação ou redução significativa dos gargalos existentes, o que representou uma considerável redução dos prazos de trâmites processuais e melhoria da qualidade de sua produção.

Os resultados puderam ser verificados já no primeiro semestre de 2010. No intervalo analisado, foram encontrados processos de 2009 que levaram até 99 dias para conclusão. Em contrapartida, alguns processos de 2010 foram concluídos em apenas 4 dias. Na média, os processos que demoravam 45 dias em 2009, passaram a ser processados em menos de 30 dias.

A remodelação ainda trouxe como vantagem a possibilidade de publicação íntegra e tempestiva de dados relacionados a concessões e autorizações. Antes, a divulgação das informações de empresas aéreas passava grandes períodos sem revisão, apresentando diversas informações inconsistentes. Com as mudanças realizadas na área, as aprovações passaram a ser disponibilizadas para consulta no site da ANAC tão logo são publicadas.

3.4. Prestação de Serviços pela Internet

No ano de 2010, a ANAC passou a disponibilizar serviços em seu sítio eletrônico, o que representou uma melhoria considerável no atendimento aos regulados e/ou usuários.

3.4.1. Declaração de Inspeção Anual de Manutenção – DIAM – Comunicada pela Internet

Anualmente, todos os aviões e helicópteros da aviação geral ou que fazem voos não regulares nos táxis aéreos são obrigatoriamente inspecionados para verificar as suas condições de aeronavegabilidade, bem como seus componentes e equipamentos. Após a Inspeção Anual de Manutenção é necessário fazer a Declaração de Inspeção Anual de Manutenção junto à ANAC. Essa comunicação, que era feita em papel, já pode ser feita pela internet. Para utilizar o sistema, o responsável técnico ou diretor de ma-

manutenção das empresas precisa fazer seu cadastro e informar a marca da aeronave, as horas voadas, a ordem de serviço e a data da inspeção. Ao permitir que as oficinas credenciadas registrem através da internet as Declarações de Inspeção Anual de Manutenção, aumenta-se o controle sobre as condições de aeronavegabilidade das aeronaves, por meio das validações realizadas no momento do cadastro, contribuindo com o aumento da segurança na aviação civil.

3.4.2. Reserva de Marcas Online

O processo para obtenção de marcas de nacionalidade e de matrícula no Registro Aeronáutico Brasileiro dependia de um atendimento presencial ou telefônico e exigia que o usuário protocolasse o requerimento em uma das unidades da ANAC ou enviasse via correio, o que implicava em demora de atendimento ao regulado. Em 08 de setembro de 2010, a ANAC disponibilizou aos proprietários de aeronaves um sistema online para fazer a reserva de marcas. Com a reserva de marca via Internet, o proprietário poderá escolher as combinações disponíveis dentre aquelas adequadas ao modelo de aeronave a ser registrado, já que há variações entre aviões, ultraleves etc. Após a escolha, o sistema emite uma Certidão de Reserva de Marcas, cuja validade é condicionada ao recolhimento da Taxa de Reserva de Marcas, emitida automaticamente. Após o pagamento, o próprio usuário informará ao sistema online, viabilizando a emissão da certidão definitiva de reserva de marca.

O sistema representa um significativo avanço nos processos internos do Registro Aeronáutico Brasileiro. A partir de sua implantação, foi possível realizar a reserva de marcas de forma rápida, simples e transparente, além de proporcionar um melhor controle sobre as marcas disponíveis.

3.4.3. Consulta do Andamento dos Processos via Internet

Foi disponibilizada, em setembro de 2010, a Consulta do Andamento dos Processos de Empresas de Manutenção Aeronáutica via Internet. Antes, a empresa de manutenção que iniciasse processo de certificação junto à

ANAC somente poderia verificar o andamento de seu processo consultando a Agência, presencialmente ou por telefone. A partir dessa data, o requerente em posse do número do protocolo de sua solicitação pode consultar o andamento do processo no sítio eletrônico da ANAC, o que representa grande melhoria tanto para o empresário, que dispõe das informações de forma rápida e precisa, quanto para a Agência, que pode melhor utilizar seus recursos.

No mesmo sentido de agilizar consulta do andamento de processos, destacou-se como projeto de iniciativa interna, no ano de 2010, o desenvolvimento do módulo Processo de Certificação de Empresa de Transporte Aéreo do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SINTAC), que permite ao usuário do sistema de aviação civil acompanhar todo o processo de certificação de uma empresa de transporte aéreo por meio da internet.

3.4.4. Agendamento de vistoria de aeronaves online

A ANAC criou um sistema de agendamento de vistoria em aeronaves pela Internet, que está disponível no portal da Agência. Além de reduzir o tempo de espera dos usuários, o sistema permite mais transparência no processo de realização de vistorias técnicas em aeronaves.

Para voar no Brasil, todas as aeronaves precisam ser autorizadas pela Agência Reguladora e por isso devem ser submetidas a vistorias. Antes da implementação do sistema, o agendamento era feito de forma descentralizada e por requerimentos dirigidos às divisões de aeronavegabilidade. Agora, os proprietários ou operadores de aeronaves realizam o agendamento de vistorias via internet, escolhendo data e local. Essa aplicação proporciona melhor planejamento e alocação de recursos, acarretando em redução no tempo médio de atendimento.

Com o agendamento de vistoria de aeronaves online houve uma redução de aproximadamente 89% no tempo de médio de atendimento, comparando-se o último trimestre de 2010 com o mesmo período do ano anterior. Atualmente, o tempo médio é de 4,1 dias por atendimento.

3.5. Autorização de voo

A área de operações da ANAC imprimiu esforços para dar mais celeridade ao processo de autorização de voos. Durante o ano de 2010 foram aprovados 2.162 horários de transporte para operações regulares, reduzindo o tempo mínimo de atendimento de 30 para 15 dias.

As operações não-regulares também foram foco de atenção, com a implementação de sistema eletrônico para tratamento de solicitações. A disponibilização do SIAVANAC – sistema de autorização de voos com o objetivo de facilitar a tramitação de solicitações de voos não-regulares (charters e extra) – implicou em maior facilidade na solicitação e análise dos pedidos de voos não-regulares, resultando em processamentos e aprovação mais céleres.

3.6. Apresentação da Apólice ou Certificado de Seguro com Comprovante de Pagamento

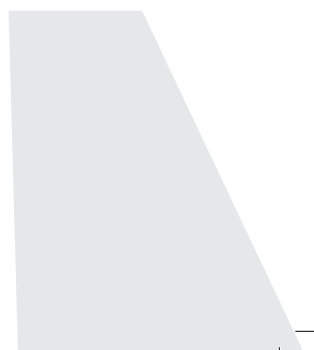
Anualmente os operadores de aeronaves da aviação geral eram obrigados a apresentar à ANAC a apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento. Contudo, foi constatado que o processo de conferência e arquivamento desses documentos não agregava valor à incumbência da Agência relativa à segurança de voo.

A partir de agosto de 2010, desonerou-se o operador da aviação geral da obrigação de enviar à ANAC a apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento, os quais, desde então, devem ser mantidos pelo operador a bordo da aeronave e apenas apresentados à ANAC na emissão e renovação do Certificado de Aeronavegabilidade.





AUDITORIAS



4. AUDITORIAS

4.1. Programa de Auditoria da Segurança da Aviação - Segundo Ciclo de Auditoria OACI – USAP

A ANAC atingiu 85,04% de conformidade em relação às normas internacionais de segurança contra atos de interferência ilícita (security, em inglês) aplicadas nos aeroportos brasileiros. Com a auditoria, a OACI confirma que os procedimentos adotados no embarque e desembarque de passageiros e tripulantes, assim como a movimentação de carga, protegem a aviação civil brasileira contra atos ilícitos, como, por exemplo, atos terroristas.

O processo é parte do chamado Programa de Auditoria de Segurança Universal (do inglês *Universal Security Audit Program – USAP*), que verifica esses procedimentos em todos os 193 países membros da OACI. Em 2010, foram verificados 283 itens e o índice de aprovação foi de 85,04%. Os outros 14,96% representam itens não aplicáveis aos aeroportos brasileiros ou requisitos que estão passando por ajustes. O Brasil já havia sido auditado em 2005, mas na época eram checados apenas 65 itens e o índice de conformidade foi de 65%.

A ANAC foi responsável pela coordenação de todo o processo de auditoria, do qual também participaram a Aeronáutica, Polícia Federal, Infraero, Ministério das Relações Exteriores, Casa da Moeda, empresas aéreas, Receita Federal, entre outros órgãos.

Desde o início do ano, vários formulários, relatórios e documentos já estavam sendo trocados entre a OACI e a ANAC, para que a Autoridade Brasileira da Aviação Civil demonstrasse como vinha tratando a segurança contra atos ilícitos. Alguns exemplos são os regulamentos e procedimentos adotados para inspeção de raio-X, vistoria de bagagem, transporte de carga dentro dos aeroportos e acesso a áreas restritas.

A auditoria foi realizada entre 18 e 26 de agosto, no Rio de Janeiro. Os representantes da OACI visitaram o Aeroporto Internacional do Galeão e

companhias aéreas, bem como se reuniram com representantes da ANAC e de outras instituições para verificar, na prática, a aplicação das normas, a organização e integração entre os órgãos, o treinamento dos profissionais que exercem as atividades dessa área, os processos de certificação e fiscalização e como são aplicadas as medidas de resposta a atos de interferência ilícita. Aspectos de facilitação também foram verificados, ou seja, como as medidas de segurança contra atos ilícitos aplicadas na aviação civil brasileira interferem no fluxo de passageiros.

A ANAC apresentou aos auditores da OACI todos os regulamentos editados para se adequar ao padrão internacional. O principal documento é o Programa Nacional para Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). Houve participação da Agência na elaboração desse documento, que foi editado sob a coordenação da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa e aprovado pelo Presidente da República.

4.2. Certificação ISO 9001:2008

Algumas unidades regionais mantinham as suas certificações ISO9001 ocorrendo de forma independente. Em 2010 ocorreu a unificação dos Sistemas de Gestão da Qualidade de todas as unidades. A partir da gestão centralizada no Rio de Janeiro, foram estabelecidos uma nova Política da Qualidade, novos Objetivos da Qualidade e um único Manual da Qualidade com os respectivos procedimentos. Em agosto de 2010 ocorreu a Auditoria Externa que aprovou a nova estrutura com a emissão do Certificado de Conformidade pela entidade certificadora IFI - Instituto de Fomento e Coordenação Industrial.

4.3. Auditoria Interna

A Auditoria Interna tem por objetivo auxiliar o processo de Governança da ANAC, no que se refere à avaliação do controle interno. Em cumprimento ao Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna – PAINT/2010, durante o ano de 2010, foram realizados 12 trabalhos de auditoria e mais

02 trabalhos extras, sendo avaliados, portanto, um total de 14 objetos/atividades, dos quais 05 se relacionavam à área meio e 09 (nove) às áreas finalísticas da Agência.

Atender aos órgãos externos de controle, Tribunal de Contas da União – TCU – e Secretaria de Controle Interno do Ministério da Defesa – Ciset/MD, principalmente na coordenação do processo de prestação de contas anual da ANAC e no acompanhamento das recomendações e determinações, foi outra atividade desempenhada pela Auditoria Interna.





RELAÇÕES INTERNACIONAIS



5. RELAÇÕES INTERNACIONAIS

5.1. Negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos

O interesse primordial da ANAC em suas negociações internacionais tem sido promover a flexibilização dos Acordos de Serviços Aéreos - ASA - celebrados pelo país, de modo a adequá-los aos dispositivos do marco regulatório brasileiro para a aviação civil. Nesses termos, a postura negociadora assumida pela Agência tem visado principalmente à instituição da livre determinação de capacidade, à abertura dos quadros de rotas e dos direitos de tráfego acessório e ao acordo de código compartilhado com terceiros países. Com a habilitação de tais direitos, os Acordos já renegociados não mais impõem obstáculos ao estabelecimento de novos serviços e novas rotas e oferecem às empresas brasileiras e estrangeiras a estabilidade regulatória necessária ao planejamento de suas estratégias comerciais de longo prazo.

No decorrer de 2010 foram realizadas 19 reuniões de consulta com diferentes países, 12 das quais durante a primeira participação do Brasil no Air Services Negotiation Conference – ICAN/2010, evento promovido pela Organização de Aviação Civil Internacional com o objetivo de facilitar as negociações de serviços aéreos.

Para todas as Reuniões de Consulta Aeronáutica de que a ANAC fez parte, foram preparados estudos de mercado que compuseram os Relatórios Iniciais de preparação da Delegação brasileira para a condução das negociações em epígrafe. Tais estudos consistem basicamente no mapeamento de variáveis, como: frequências operadas, levantamento do tráfego de passageiros e carga, aproveitamento médio dos voos, participação de mercado das empresas aéreas e dados de comércio exterior entre os países.

Especificamente em relação à ICAN/2010, a Agência priorizou o Extremo Oriente e o Oriente Médio, buscando maior conectividade com os países árabes e, principalmente com a Ásia, atual centro dinâmico da economia mundial. Além do foco no adensamento do relacionamento aeronáutico com cada uma dessas regiões, a estratégia da ANAC tem por finalidade, ainda, viabilizar ligações aéreas com o Extremo Oriente a um menor tem-

po de conexão requerido, de modo a ampliar a oferta e as alternativas de voos internacionais aos consumidores brasileiros.

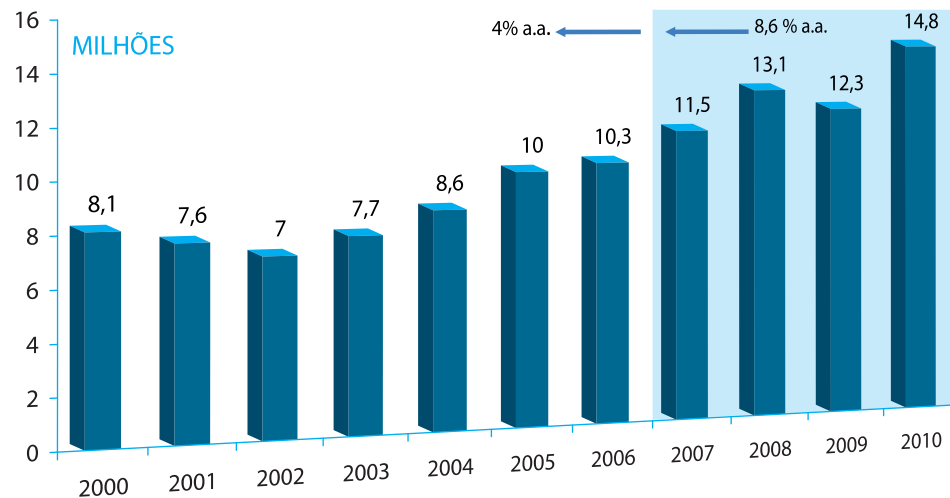
Com relação às iniciativas de consolidação da integração dos mercados aéreos no âmbito sul-americano, destaca-se a celebração, entre Brasil e Chile, do primeiro acordo de céus abertos firmado por nosso país na região. Instituiu-se moderno texto de ASA que servirá de modelo a ser negociado com os outros países da América do Sul.

Por fim, há de se mencionar as reiteradas gestões promovidas pelo governo brasileiro junto às autoridades argentinas com o intuito de atualizar o ASA entre os dois países. Atualmente, as empresas argentinas operam 121 frequências, enquanto as empresas brasileiras operam todas as 133 frequências previstas no Acordo e há demanda para novas operações.

Como resultado das eliminações às restrições de oferta e da abertura dos quadros de rotas nos Acordos Bilaterais, novos voos vêm sendo implementados pelas empresas aéreas nacionais e estrangeiras a partir do Brasil, ampliando a conectividade do país com o restante do mundo e diversificando as opções de escolha aos consumidores. Em 2010 houve aumento de cerca de 16% no número de frequências operadas pelas companhias aéreas regulares, totalizando 1.016 frequências semanais, frente 878 operadas em 2009. Considerando apenas as operações não regulares de passageiros, tem-se que em 2010 houve a realização de 7.142 voos diretos dessa natureza, valor 70% superior ao observado em 2009, que foi de 4.205 voos. Destaque para o percentual de voos não regulares para a Argentina, que correspondeu a aproximadamente 30% do total no último ano.

Tendo em vista o lado da demanda por serviços aéreos internacionais com origem e destino no Brasil, o volume de passageiros transportados nesse segmento tem crescido a expressivas taxas médias de 8,6% ao ano desde 2007, início da implementação da política de flexibilização dos Acordos sobre Serviços Aéreos. Tal crescimento mostra-se sensivelmente superior ao observado durante o período anterior de regulação mais estrita, que cresceu a taxas médias de 4% ao ano (2000-2006). Considerando apenas a variação dos dois últimos anos, tem-se que o tráfego internacional de passageiros cresceu 20%, passando de cerca de 12,3 milhões de passageiros em 2009 para 14,8 milhões em 2010.

Evolução do tráfego internacional de passageiros



Fonte: Anuário Estatístico do Transporte Aéreo/ANAC

Em termos de número de localidades no exterior servidas a partir do Brasil por voos regulares, observa-se que em 2010 foram servidos 61 destinos em 39 países, frente o total de 53 localidades em 34 países verificado em 2009, um aumento aproximado de 15%.

Analisando-se a distribuição desses novos serviços por aeroportos internacionais brasileiros, um fato que merece destaque é o aumento da participação relativa de outros aeroportos, à exceção de Guarulhos/ São Paulo, que ganharam conexão direta ao exterior. Em que pese o aumento do volume de operações observado no decorrer dos últimos anos, o aeroporto de Guarulhos teve sua participação relativa reduzida. Em 2005, respondia por 73% dos voos internacionais diretos de passageiros com origem/destino no Brasil e passou a responder por 64% das operações em 2010.

5.2. Coordenação com Organismos Internacionais

5.2.1. Organização de Aviação Civil Internacional – OACI

Entre o final de setembro e a primeira semana de outubro de 2010, foi

realizada a 37ª Assembleia da OACI, o órgão máximo da Aviação Civil mundial, vinculado à Organização das Nações Unidas – ONU.

Os países membros da OACI reúnem-se em Assembleia a cada três anos para debater, decidir e normatizar os principais assuntos relativos à aviação civil internacional, dentre os quais a segurança operacional, a segurança contra atos de interferência ilícita, o meio ambiente, a liberação do transporte aéreo e assuntos de natureza administrativa vinculados à manutenção e operação do organismo. De acordo com a estrutura da Organização, compete à Assembleia definir a composição e o programa de trabalho do Conselho da OACI para os três anos seguintes. Assim, durante a Assembleia é feita a eleição dos países que comporão os três grupos participantes do Conselho.

O Brasil vem sendo eleito como membro do Grupo I do Conselho da OACI desde a criação da Organização, em 1947. Nessa 37ª Assembleia, o Brasil se reelegeu mais uma vez com um expressivo número de votos, mantendo-se entre os 11 mais importantes países do mundo no setor de aviação civil.

Dentre os assuntos mais debatidos durante a Assembleia, o meio ambiente foi o tema que obteve maior atenção nos mais variados foros dentro do evento. Foi criado um Sub-Comitê, do qual o Brasil fez parte (representado pelo MRE com apoio técnico da ANAC), visando obter consenso entre os Estados Contratantes no que se refere às mudanças climáticas. Muito embora tenham sido realizadas diversas reuniões, ao final do evento não se havia chegado a um consenso. A Resolução 17/2 sobre práticas e políticas da ICAO para proteção ambiental, especificamente mudança climática, foi apresentada pela Secretaria para adoção da Assembleia e aprovada com reservas por um grande número de Estados, inclusive o Brasil.

A ANAC também participa de grupos de trabalho, comitês e painéis da OACI. No ano de 2010, a participação em alguns desses eventos merece destaque, como o grupo de Desenho de Heliportos (Heliport Design Working Group), que trata sobre regulação e design de operações em heliportos, e, no que tange à facilitação, o 6º Painel de Facilitação (FALP/6), já mencionado no Capítulo sobre Regulação Técnica. Sobre segurança da aviação civil, especificamente, foi realizado em abril de 2010 o 21º Encontro do Painel de Segurança AVSEC da OACI em Montreal – Canadá.

Na reunião da Comissão Econômica, o Brasil apresentou, com o apoio da Comissão Latinoamericana de Aviação Civil, o WP-151 sobre transparência de preços e encargos. Tendo havido grande aceitação do tema por parte da audiência presente, acordou-se que caberia à OACI assistir os Estados Contratantes na promoção da transparência de preços e que o Conselho deve considerar este assunto em seus futuros trabalhos.

5.2.2. Comissão Latinoamericana de Aviação Civil – CLAC

Durante o ano de 2010, a ANAC participou das duas reuniões do Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos em Transporte Aéreo – GEPEJTA, fórum da CLAC que tem por finalidade assessorar o Comitê Executivo da entidade por meio de análises, estudos e propostas de soluções que possibilitem o desenvolvimento do transporte aéreo regional com base na coordenação e cooperação dos Estados membros.

As reuniões contaram com a participação de representantes de 14 dos 22 Estados membros da CLAC, além do Airports Council International (ACI-LAC), da International Air Transport Association (IATA), da Associação Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), da EMBRAER e do Instituto Ibero-americano de Direito Aeronáutico e do Espaço e da Aviação Comercial (INSTIBAEROSPA).

Os principais assuntos discutidos nessas reuniões foram o texto proposto pela delegação chilena para o Acordo Multilateral de Céus Abertos entre os países membros da Comissão e a proposta de Resolução apresentada pela delegação brasileira sobre o assunto “encargos adicionais nos bilhetes aéreos”.

O texto proposto para o Acordo Multilateral de Céus Abertos entre os países da CLAC não recebeu objeções ao conteúdo. Assim, a Secretaria da CLAC se encarregou de incluí-lo na pauta da Reunião do Comitê Executivo da Comissão, bem como a Resolução brasileira proposta sobre encargos adicionais nos bilhetes aéreos.

Nos dias 31 de agosto e 1º de setembro de 2010, ocorreu a reunião dos membros do Comitê Executivo da CLAC, do qual o Brasil é o 3º Vice-Presidente, com a finalidade de tomar decisões sobre assuntos de interesse da região. Foi

aprovado o texto apresentado pelo GEPEJTA sobre o Acordo Multilateral de Céus Abertos e a proposta da IATA de criação de um sistema mundial para tratar das emissões de CO2 da aviação. As propostas foram encaminhadas para a 19ª Assembleia da CLAC para assinatura dos países que assim o desejarem.

Essa Assembleia tomou espaço em Punta Cana, República Dominicana, no período de 1º a 05 de novembro de 2010. Nela, houve a eleição do novo Comitê Executivo para o período 2011-2012. Por unanimidade, a Presidência foi conferida à República Dominicana e a 1ª vice-presidência ficou com o Brasil.

Ao longo do evento, foi firmado um total de 8 Resoluções e 3 foram revogadas, sendo os principais temas abordados os que se seguem: definição de guia metodológico para o cálculo dos custos de serviços aeroportuários na região, uso de parada-estância pelas empresas aéreas latino-americanas em qualquer dos pontos das rotas autorizadas em âmbito regional, adoção de mecanismos de coordenação e cooperação regional como parte da política regional de Facilitação e Segurança da Aviação – FAL/AVSEC, critérios e diretrizes para a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Aeronáutico, criação de política regional de “cooperação horizontal” e acordos multilaterais de “céus abertos”.

O Brasil fez uma apresentação sobre sua experiência na implementação de normas e controle dos “Encargos Adicionais nos Bilhetes Aéreos”, na qual abordou os antecedentes do tema, o diagnóstico da situação e um projeto de resolução. A proposta brasileira foi favoravelmente acolhida, havendo a Comissão se prontificado a apoiar sua submissão à OACI.

A chefe da Delegação Brasileira ofereceu o Brasil como sede para a XX Assembleia Ordinária da CLAC, a ocorrer no quarto trimestre de 2012, o que foi bem recebido por todas as delegações.

5.2.3. Reunião com Organismos Multilaterais

Comissão Europeia, Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC) e Comissão Latinoamericana da Aviação Civil (CLAC) decidiram organizar, conjuntamente, a primeira Cúpula EU - América Latina de Aviação Civil, realizada de 24 a 26 de maio de 2010, no Rio de Janeiro. No evento, foram apresentados painéis para discussão de temas relevantes à aviação

civil e instituição de cooperação entre os dois continentes. A presença da ANAC foi fundamental para o estabelecimento de contatos que visam à cooperação mútua para o intercâmbio de melhores práticas e projetos.

O Brasil ainda participou da 3ª Reunião ordinária da Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas – CAACL, em que assumiu formalmente a Presidência da entidade, tendo se comprometido, dentre outros, a organizar seu encontro anual ao final de 2011, quando a Presidência será transferida a Cabo Verde. Além disso, manifestou seu interesse em atender às constantes solicitações encaminhadas pelos países lusófonos no sentido de que sejam estabelecidas parcerias internacionais com vistas à elaboração e execução de projetos de cooperação técnica. Por fim, restou acordado um cronograma de trabalho para 2011, no qual coube ao Brasil a condução do projeto de adoção da Língua Portuguesa como idioma de trabalho da OACI. Decidiu-se, ainda, a atuação brasileira nos projetos de formação e capacitação de inspetores de aviação civil lusófonos e criação de biblioteca contendo normas e regulamentos de aviação civil dos países de língua portuguesa.

Voltado ao gerenciamento da segurança operacional, o SM-ICG (*Safety Management – International Cooperation Group*) realizou duas reuniões em 2010, contando com a participação das principais Autoridades de aviação civil mundiais - FAA (EUA), TCCA (Canadá), CASA (Austrália), EASA (Europa), CAA (Nova Zelândia), JCAB (Japão), CAA (Reino Unido), dentre outras – e com a observação da OACI. O SM-ICG atua hoje na produção de material técnico nas áreas de medição, documentação e padronização da segurança operacional. Por sua importância, vem cada vez mais chamando a atenção de vários países como China, Singapura e México, que já fizeram suas propostas para integrar o Grupo.

Ainda sob o tema de segurança operacional, em abril de 2010 foi realizada em São Paulo a 1ª Reunião de Cúpula Panamericana de Instrução em Segurança Operacional da Aviação. O evento teve o apoio da ANAC e foi organizado pelo Grupo Regional de Segurança Operacional Panamericano (RASG-PA), em coordenação com a Associação Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA). Durante os quatro dias foram realizados treinamentos, painéis de debate e seminários sobre estratégias de mitigação para as maiores áreas de riscos de acidentes e incidentes aéreos na região. Participaram da reunião operadores, pilotos, reguladores e demais profissionais relacionados com a indústria da aviação.





RELACIONAMENTO COM O
USUÁRIO



6. RELACIONAMENTO COM O USUÁRIO

6.1. Fale com a ANAC

O Fale com a ANAC, implementado em 2009, é o canal de relacionamento da ANAC com os usuários do sistema de aviação civil e nele é possível obter informações, opinar e fazer reclamações contra as empresas aéreas e demais entes regulados e fiscalizados pela ANAC. Neste canal pode-se, ainda, encaminhar reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios relacionados aos serviços prestados pela própria ANAC, que são recebidos e processados pela Ouvidoria.

A atuação da ANAC, com relação a reclamações e denúncias, tem por foco verificar o cumprimento das normas específicas de sua competência, para que os entes regulados atuem de acordo com as normas de aviação civil vigentes. O processo de supervisão exercido pela ANAC busca promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil brasileiro, tendo por objetivo principal a solução do problema social apresentado.

Em 2010 houve a centralização, nos canais de atendimento ininterruptos (telefone gratuito e internet), das atividades dos aeroportos de Congonhas (SP), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Recife (PE), Confins (MG), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR) e Galeão (RJ).

O Fale com a ANAC pode ser acessado pelo telefone 0800 725 4445, nos postos de atendimento presencial localizados nos aeroportos de Brasília/DF e Guarulhos/SP ou pelo sítio eletrônico da ANAC, www.anac.gov.br. Neste endereço também se pode encontrar o Espaço do Passageiro, desenvolvido para que o usuário expresse sua opinião sobre a qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas regulares e pelos aeroportos que operam voos regulares no Brasil.

6.2. Novas Diretrizes Gerais de Atendimento ao Cidadão Usuário da Aviação Civil

Em outubro de 2010, foi publicada a Instrução Normativa nº 48, com as novas diretrizes gerais de atendimento ao usuário de aviação civil. Entre as inovações estabelecidas pela Instrução Normativa, destaca-se a definição de prazo para resposta de manifestações de usuários de aviação civil pelas áreas técnicas da ANAC.

Constituem diretrizes da política de atendimento ao cidadão usuário da aviação civil:

- I. o direito à informação plena, clara e objetiva, como elemento indispensável à satisfação do interesse público e à promoção da cidadania;
- II. a segurança da informação e a preservação dos dados pessoais do cidadão usuário, mantendo-os em sigilo e utilizando-os exclusivamente para os fins do atendimento;
- III. a padronização e qualidade do atendimento prestado pela ANAC aos cidadãos usuários da aviação civil, bem como o estabelecimento de prazos de atendimento às manifestações e denúncias recebidas;
- IV. as competências e responsabilidades dos agentes envolvidos;
- V. os procedimentos de registro, acompanhamento, avaliação e controle do atendimento prestado pela ANAC;

- VI. a prestação de atendimento adequado a cada perfil de solicitante, inclusive proporcionando condições e critérios para a promoção da acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida; e
- VII. a formação de identidade institucional de excelência, derivada da atuação integrada e eficaz das áreas técnicas nas atividades de atendimento.





ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL



7. ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL

No cenário contemporâneo, caracterizado pela complexidade crescente de suas variáveis econômicas, políticas, sociais e tecnológicas, as instituições tornam-se cada vez mais conscientes da importância da busca por parcerias que possam colaborar na consecução de seus objetivos. Dessa maneira, em plena vigência de uma era que se destaca pela valorização do trabalho em rede, a articulação entre instituições emerge como inestimável estratégia de desenvolvimento.

Nesse sentido, a ANAC incorporou em sua formulação estratégica, o desafio de sistematicamente buscar oportunidades de articulação com outras instituições, ampliando dessa forma sua capacidade de lidar com as exigências e expectativas do setor em que atua.

7.1. Eventos Promovidos pela Agência

7.1.1. Feira de Aviação Civil

Em sua terceira edição, a Feira de Aviação Civil foi realizada em maio de 2010 no Hangar da VASP no Aeroporto de Congonhas. O evento gratuito e aberto ao público teve atrações de interesse geral, com palestras, oficinas, exposições de aeronaves e simuladores de voo.

7.1.2. Gerenciamento da Fadiga

Em 2010, foi realizado o Seminário Sobre Fadiga Humana na Aviação, com a participação de servidores da ANAC e representantes de empresas aéreas, sindicatos e associações, DECEA, Petrobrás e outros interessados.

Os temas abordados foram: gerenciamento da fadiga e segurança operacional; escalas de trabalho, fadiga, sonolência e acidentes; sonolência e estratégias de enfretamento; carga de trabalho e saúde mental; e fadiga em voo. Realizou-se ainda oficina de trabalho visando discutir minuta de documento sobre o gerenciamento da fadiga para empresas de transporte público de passageiros.

7.1.3. Operações Aéreas de Resgate e Defesa Civil

Evento realizado nos dias 20 e 21 de setembro de 2010 em cumprimento a Recomendação de Segurança Operacional emitida pelo CENIPA, o Seminário abordou aspectos relevantes e peculiaridades da Aviação de Segurança Pública e Defesa Civil, relevantes para a análise e estabelecimento de seus Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO). O evento contou com a presença de mais de 120 participantes de diversos Estados, Órgãos e empresas do ramo de atendimento pré-hospitalar. O objetivo do evento era divulgar as melhores práticas em operações de resgate aeromédico.

7.2. Eventos Externos

7.2.1. Eventos voltados à infraestrutura aeroportuária

No âmbito da infraestrutura aeroportuária, destaca-se a representação da Agência junto ao Comitê Brasileiro de Segurança Contra Incêndio. Este grupo é aberto à sociedade interessada como, por exemplo, Corpo de Bombeiros, ABNT, ANAC, Polícia Militar, fabricantes, entre outros, com o objetivo de elaborar normas de segurança contra incêndio brasileiras.

No que se refere à colisão com aves, ressalta-se a participação de membros da ANAC na conferência “*29th Meeting of International Bird Strike Committee*” (29ª Reunião do Comitê Internacional de

Colisão com Aves), ocorrida no período de 21 a 24 de setembro de 2010. O comitê é uma associação voluntária de representantes de organizações que têm como objetivo promover a segurança de voo da aviação comercial, militar e privada, por meio do compartilhamento e entendimento concernente à redução da frequência e risco de colisões entre aeronaves, pássaros e outros animais, facilitando:

- » a coleta, análise, e disseminação de dados para descrever e definir aspectos operacionais, de funcionamento, regulatórios e legais inerentes ao risco de colisão com aves na aviação;
- » a descrição e avaliação de métodos que definam e reduzam a severidade, frequência e custos de colisão com aves; e
- » a cooperação e colaboração nos esforços de investigação, com o intuito de ampliar a aplicabilidade de resultados, minimizando ao mesmo tempo, os esforços de duplicação.

Em evidência no ano de 2010 esteve também a atuação do Comitê de Proteção Ambiental da Aviação – CAEP, por meio do qual a Agência participa do desenvolvimento de estudos e regulamentações internacionais nas áreas de ruído aeronáutico e desenvolvimento e modelagem de banco de dados. Em 2010, o CAEP contou com a participação da ANAC em dois encontros de Grupos de Trabalho, ambos relativos ao ruído técnico.

7.2.2. Agência Europeia (EASA) – Programa SAFA

Em 14 de dezembro de 2010, as delegações que representam o Brasil (ANAC) e a Agência Europeia (EASA – *European Aviation Safety Agency*) iniciaram as negociações sobre a participação do Brasil no programa SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*), incluindo a discussão de um acordo de trabalho entre EASA e ANAC na coleta e intercâmbio de informações sobre a segurança das aeronaves usando aeroportos da UE, do Brasil e de países terceiros participantes do programa SAFA. As delegações trocaram experiências sobre o programa da UE SAFA e o programa de Inspeção de rampa da ANAC.

A EASA apresentou ainda um roteiro para países terceiros aderirem ao programa da UE SAFA. Todas as apresentações foram disponibilizadas para acesso eletrônico. A EASA fez uma rápida demonstração do banco de dados da UE SAFA e a ANAC apresentou o banco de dados GIASO – Gerenciador de Inspeções de Aeronavegabilidade e Segurança Operacional.

7.2.3. Participação na HLSC – *High Level Safety Conference*

Realizada de 29 de março a 1º de abril de 2010, a Conferência de Alto Nível de Segurança Operacional promovida pela OACI tratou de assuntos relativos ao gerenciamento da segurança operacional por parte dos Estados contratantes, tendo como objetivo criar consenso entre os Diretores Gerais da Aviação Civil (ou equivalentes) e seus interessados, gerando comprometimento e formulando recomendações consideradas como necessárias para o progresso efetivo e eficiente das atividades de segurança operacional. O Brasil foi convidado a ser um dos palestrantes da abertura da Conferência e foi representado neste ato pelo Superintendente de Segurança Operacional, proferindo a palestra intitulada SMS/SSP – Brazilian Experience (*Safety Management System / State Safety Programme* ou, em português, Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional / Programa Governamental de Segurança Operacional – Experiência Brasileira).

Além disso, a delegação participou de inúmeras reuniões com outros países alinhando suas ações e propostas quanto ao SMS/SSP. Destacam-se entre elas as reuniões diárias com a CLAC – Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, TCCA / *Civil Aviation – Transport Canada*, FAA – *Federal Aviation Administration* (EUA), EASA – *European Aviation Safety Agency*, CASA – *Civil Aviation Safety Authority* (Austrália) e a própria OACI. O Brasil apresentou na ocasião dois artigos (“*Working Papers*” - WP) à Conferência que foram aprovados por unanimidade. Os WP tratavam da admissão pela OACI de mais de um Ente responsável pelo SSP do Estado

e também mais de um “*National Continuous Monitoring Coordinator – NCMC*” (*Coordenador Nacional de Monitoramento Contínuo*) responsável pelo ambiente USOAP CMA.





GOVERNANÇ



8. GOVERNANÇA

O conceito de governança, tal como ele tem sido utilizado pelas teorias contemporâneas de gestão, diz respeito a tudo que se relaciona com as políticas, processos, sistemas, leis e normativos que orientam a maneira como a gestão da organização é realizada.

Dentre as dimensões relacionadas ao processo de governança desenvolvido na Agência em 2010, destacam-se os a seguir mencionados.

8.1. Desempenho Institucional

No final de 2009, a Diretoria Colegiada apresentou aos titulares das superintendências da ANAC e da Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional – GGAP – os objetivos estratégicos que deverão nortear todas as ações desenvolvidas pela Agência e constam de seu Planejamento Estratégico. São eles:

- » Redução do nível de acidentes aéreos;
- » Ampliação das rotas e frequências internacionais;
- » Aumento do número de passageiros transportados;
- » Revisão dos atos normativos da Agência, adequando-os à Lei nº 11.182;
- » Implantação de controles informatizados de todos os processos e informações da Agência;
- » Aprimoramento dos processos de governança da ANAC;
- » Ampliação e consolidação de uma política de capacitação e desenvolvimento de pessoas.

A partir desses objetivos, Superintendências e GGAP propuseram objetivos táticos e metas para 2010 que foram definidos em ação conjunta da Diretoria Colegiada e dos titulares das áreas. Posteriormente, objetivos táticos e metas dessas unidades foram compactuadas em evento ocorrido em fevereiro de 2010 com todo o corpo executivo da ANAC e com representantes do Grupo de Apoio à Gestão Estratégica da ANAC – GAGE. Os presentes se tornaram responsáveis

pela divulgação das informações a todos os colaboradores da Agência. A ANAC, em 2010, alcançou 83% de completude de suas metas, considerando-se todas as metas determinadas pelas unidades envolvidas no processo. Este percentual corresponde à média do alcance dos Objetivos Estratégicos no ano de 2010, calculados a partir dos resultados das metas táticas, conforme detalhamento apresentado a seguir:

Objetivo Estratégico	Grau de Alcance	Quantidade de metas táticas
Redução do nível de acidentes aéreos	87%	31
Ampliação das rotas e frequências internacionais	88%	16
Aumento do número de passageiros transportados	82%	10
Revisão dos atos normativos da Agência, adequando-os à Lei nº 11.182	80%	18
Implantação de controles informatizados de todos os processos e informações da Agência	80%	23
Aprimoramento dos processos de governança da ANAC	80%	29
Ampliação e consolidação de uma política de capacitação e desenvolvimento de pessoas	84%	29
TOTAL	83%	156

Fonte: ANAC/SPL.

Em 2010, foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto nº 7.133, de 19 de março de 2010, que definiu os critérios e procedimentos gerais a serem observados para a realização das avaliações de desempenho individual e institucional para fins de percepção da Gratificação de Desempenho de Atividade de Regulação – GDAR, da Gratificação de Desempenho de Atividade Técnico-Administrativa em Regulação – GDATR, e da Gratificação de Desempenho dos Planos Especiais de Cargos das Agências Reguladoras – GDPCAR.

Em decorrência das orientações emanadas no Decreto, a ANAC publicou, em 27 de outubro de 2010, a Instrução Normativa nº 50, estabelecendo suas metas institucionais para o segundo ciclo de avaliação de desempenho, correspondente ao período compreendido entre 1º de novembro de 2010 e 31 de outubro de 2011. As metas globais definidas e divulgadas por meio da Instrução Normativa nº 50 foram:

Metas	Cálculo (valores limitados a 100)
M1) Reduzir e manter a taxa de acidentes abaixo de 0,61	Média móvel de 05 anos da quantidade de acidentes com fatalidades entre passageiros da aviação regular, para cada 1 milhão de decolagens, excluindo atos que envolvam ou resultem de interferência ilícita.
M2) Fiscalizar 16.000 itens	(Quantidade de itens fiscalizados em relação à quantidade prevista) x 100.
M3) Realizar 4.000 procedimentos de certificação de aeronavegabilidade	(Quantidade de procedimentos de certificação de aeronavegabilidade em relação à quantidade prevista) x 100.

Instrução Normativa nº 50, de 27 de outubro de 2010.

Foi publicada também a Instrução Normativa nº 52, em 9 de novembro de 2010, definindo e divulgando os critérios e procedimentos específicos de avaliação de desempenho individual e institucional para a concessão das gratificações de desempenho.

8.2. Transparência

A audiência pública deve ser entendida como um valioso mecanismo utilizado pela Agência destinado a garantir a transparência de suas ações, facilitando o seu controle por parte dos órgãos de controle e todos aqueles impactados pelos resultados de sua atuação.

Conforme disposto na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, as iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, devem ser precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.

Neste sentido, foram realizadas vinte e oito audiências públicas em 2010, para tratar de assuntos de interesse dos entes regulados pela ANAC, sendo que dez resultaram em atos normativos (resoluções) publicados ainda em 2010, conforme listado a seguir:

Audiência Pública	Resultado
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 23/2010 Nova proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-500, aplicável ao assento orientado transversalmente, para um único ocupante.	Resolução nº 177, de 14 de dezembro de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 17/2010 Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 133 (RBAC nº 133), intitulado “Operação de Aeronaves de Asas Rotativas com Cargas Externas” – em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 133 (RBHA 133).	Resolução nº 174, de 09 de novembro de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 14/2010 Proposta de alteração da Resolução nº 57, de 10 de outubro de 2008, que regulamenta o processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.	Resolução nº 154, de 25 de junho de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 13/2010 Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-135BJ Enhanced, aplicável à parada súbita de motor e APU.	Resolução nº 155, de 1º de julho de 2010

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 09/2010 Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer ERJ 190, aplicável aos assentos com grandes painéis não metálicos e não tradicionais.	Resolução nº 149, de 27 de abril de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2010 Proposta de Resolução dispoendo sobre o lançamento de valores no conhecimento de carga.	Resolução nº 139, de 9 de março de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2010 - Proposta de Resolução dispoendo sobre o lançamento de valores no bilhete de passagem.	Resolução nº 138, de 9 de março de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 05/2010 - Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), intitulado “Requisitos Operacionais: Operações Complementares e por Demanda” – em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 135 (RBHA 135).	Resolução nº 169, de 24 de agosto de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 02/2010 - Proposta de Resolução que dispõe sobre os procedimentos de registro das tarifas aplicáveis aos serviços de transporte aéreo público regular doméstico e internacional.	Resolução nº 140, de 9 de março de 2010
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 01/2010 - Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 45 (RBAC nº 45), intitulado “Marcas de Identificação, de Nacionalidade e de Matrícula”.	Resolução nº 145, de 17 de março de 2010

Fonte: sítio eletrônico da ANAC, seção Transparência < http://www.anac.gov.br/Area.aspx?ttCD_CHAVE=15 >. Acesso em: 20 de abril de 2011.

8.3. Elaboração do Plano Diretor de Tecnologia de Informação – PDTI

No intuito de estabelecer um planejamento das atividades de Tecnologia da Informação alinhado ao planejamento estratégico da Agência, foi elaborada a primeira versão do Plano Diretor de Tecnologia da Informação da ANAC- PDTI, abrangendo o período de junho de 2010 a dezembro de

2011. O PDTI é fundamental para satisfazer as regulamentações referentes à contratação de soluções de TI definidas pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão através da SLTI – Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação, tal como dispõe a Instrução Normativa nº 04 de 12 de novembro de 2010.

8.4. Unificação das Instalações em Brasília

Até meados de 2010, a sede da ANAC ocupava três prédios em dois pontos distintos e distantes do setor central da cidade, o que dificultava a integração, a comunicação e a interatividade entre as áreas, a administração predial e a celeridade de processos. Após diversos estudos, decidiu-se pela unificação das instalações e força de trabalho da Sede da ANAC no Edifício Parque Cidade Corporate em Brasília-DF. Dessa forma, acredita-se que a gestão de recursos humanos, materiais e tecnológicos pode ser aprimorada, resultando em ganhos consideráveis de produtividade e melhoria do processo de interação entre as várias áreas da Agência.

A ANAC ainda possui servidores no prédio próprio do aeroporto, pois algumas unidades das áreas finalísticas necessitam dessa proximidade para execução de determinadas atividades.

Como resultado geral, a unificação das instalações e da força de trabalho da Sede da ANAC em um ambiente moderno permite maior interatividade entre as diversas unidades administrativas e, conseqüentemente, ganho de produtividade e presteza nas atividades e objetivos da ANAC.

8.5. Novos servidores

Em cumprimento ao disposto na Lei nº 11.182 de 2005, bem como ao Termo de Conciliação Judicial firmado entre União e o Ministério Público do Trabalho, e ainda obedecendo ao item 1.1 do Acórdão 841/2008/TCU, a Agência realizou, em julho de 2009, o 2º Concurso Público para provimento de 365 vagas de seu Quadro Efetivo. Assim em 2010 foram preenchidas 285 vagas para os cargos efetivos de Analista Administrativo,

Técnico Administrativo, Técnico em Regulação de Aviação Civil e Especialista em Regulação de Aviação Civil.

8.6. Nova Diretoria

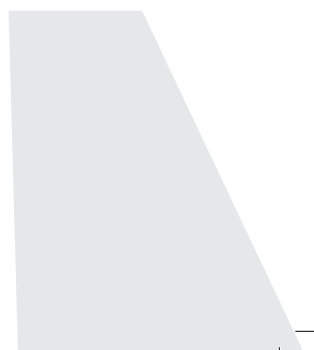
A estrutura e o exercício do poder representam uma das dimensões mais significativas do processo de governança. Nesse sentido, a mudança de 3 titulares da Diretoria Colegiada da Agência ocorrida em 2010 é ação de destaque da ANAC no ano.

Três novos diretores da ANAC, Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Rubens Carlos Vieira e Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino, tomaram posse no início de agosto de 2010 após a publicação do ato de nomeação no dia 29 de julho no DOU – Seção 2, página 1. Eles foram nomeados pela Presidência da República após serem sabatinados no Senado. Ricardo Bezerra assumiu a Diretoria de Regulação Econômica, Rubens Vieira a pasta de Infraestrutura Aeroportuária e Carlos Pellegrino é o novo diretor de Operações de Aeronaves. Os mandatos são de cinco anos a contar da saída dos antecessores.





CAPACITAÇÃO



9. CAPACITAÇÃO

Na Resolução nº 11/2007 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 Resolução, a ANAC vem fomentando projetos para capacitação de profissionais, oferecendo bolsas de estudos que subsidiavam 75% do custo para formação de Jovens Pilotos para a Aviação Civil e Mecânicos de Manutenção Aeronáutica para a Aviação Civil.

Tais projetos contribuem para ampliar a oferta de mão-de-obra qualificada no mercado nacional, atendendo à crescente demanda por transporte aéreo no Brasil e no Mundo. Para isso, são utilizados recursos alocados pelo Governo Federal na Ação Orçamentária 0B09 – Apoio a Aeroclubes e Escolas de Aviação Civil, constante do Programa de Desenvolvimento da Aviação Civil.

9.1. Projeto de Formação de Jovens Pilotos para a Aviação Civil

Foi publicado em 6 de janeiro de 2010, o projeto de bolsas de estudo para pilotos. O projeto teve como público alvo jovens de 18 a 36 anos que pretendessem concluir o curso de Piloto Privado ou de Piloto Comercial.

A ANAC selecionou as entidades (aeroclubes) aptas a participar deste processo, de forma a garantir um elevado nível de qualidade e segurança durante todas as etapas do treinamento. Foram concedidas 134 bolsas para Piloto Privado e 74 bolsas para Piloto Comercial, totalizando 208 bolsas disponibilizadas.

9.2. Projeto de Formação de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica para a Aviação Civil

O projeto de bolsas para formação de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica – MMA visa atender a demanda do mercado na formação de mão-de-obra especializada para manutenção de aeronaves nos Módulos Básico e Especializado em Grupo Motopropulsor (GMP), Célula (CEL) e Aviônicos (AVI).

O projeto tem como objetivo selecionar propostas, visando à celebração de convênio com entidades privadas sem fins lucrativos, com cursos homologados pela ANAC, a fim de promover a formação de mecânicos de manutenção aeronáutica – MMA, no módulo básico e/ou módulos especializados em GMP, CEL e AVI para a aviação civil, mediante o subsídio de 75% da instrução teórica e prática necessária para a emissão do certificado de aproveitamento no respectivo módulo.

A formação será realizada por meio de cursos homologados em escolas de aviação civil, conforme previsto no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 65 – “Despachante Operacional de Voo e Mecânico de Manutenção Aeronáutica”, por meio dos módulos básico e/ou especializado mencionados.

Em 25 de maio de 2010 foi publicado o edital de Chamada Pública para a Celebração de Convênios ANAC nº 01/2010 – Seleção Pública de Propostas do Projeto de Bolsas para a Formação de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica para a Aviação Civil. Como resultado, foram celebrados três convênios, os quais foram publicados em 15 de outubro de 2010, no Diário Oficial da União nº 198, Seção III, página 15.

9.3. Centro de Treinamento – Rio de Janeiro

A ANAC vem aprimorando suas instalações na cidade do Rio de Janeiro para abrigar ações de capacitação desenvolvidas pelo corpo técnico da Agência. Em março de 2010 foi inaugurado o Centro de Treinamento ANAC, localizado na Barra da Tijuca, que surgiu com o objetivo de se-

diar eventos de capacitação, tanto para o público interno quanto para o público externo.

O local possui hoje capacidade para até 200 alunos, auditório de 86 lugares com sistema de som e uma sala de estudos com computadores para 15 pessoas. O Centro de Treinamento conta com data-shows para exibição de recursos de apoio e um espaço dedicado às provas on-line para pilotos, comissários de bordo e mecânicos.





ACOMPANHAMENTO
LEGISLATIVO



10. ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

Diversos projetos de lei foram debatidos em 2010, entre eles a proposta resultante dos trabalhos da comissão especial criada para analisar mudanças no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986).

A proposta é um substitutivo resultante dos 31 projetos de lei sobre o tema em tramitação na Câmara dos Deputados – PL nº 6716/2009 (oriundo do Senado Federal, e apensados). O substitutivo resultou de exaustivas discussões empreendidas entre a Comissão e os órgãos que compõem o sistema aeronáutico brasileiro. A proposta modifica quase 50 dos 324 artigos do código, que estabelece as regras do setor aéreo no País. O texto trata de assuntos diversos, entre eles: a composição do capital das empresas aéreas; a definição dos órgãos e entidades que vão regulamentar o setor; e os direitos dos passageiros nos casos de atrasos e cancelamentos de voos e overbooking.

Outro projeto que também foi bastante discutido é o PLC nº 74/2009 “que estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos.” A proposta que tramita no Senado ainda será analisada pela Comissão de Infraestrutura e voltará à Câmara caso mantenha as alterações feitas pelas Comissões de Relações Exteriores e de Meio Ambiente.

Em 2010, a Agência participou de três audiências públicas na Câmara dos Deputados e duas no Senado Federal. Nas audiências da Câmara, os principais assuntos discutidos foram a situação dos aeroportos brasileiros e a grande incidência de atrasos e cancelamentos de voos. No Senado, os dois temas debatidos foram aviação regional no Brasil e segurança da aviação civil.





NORMAS PUBLICADAS EM 2010



11. NORMAS PUBLICADAS EM 2010

Resolução	Assunto
Resolução nº 132, de 12/01/2010	Altera dispositivo do Regimento Interno da ANAC, definindo Unidades Regionais.
Resolução nº 133, de 12/01/2010	Revoga a IAC nº 3129 sobre revisão geral por tempo calendário de motores a pistão “LYCOMING” e “CONTINENTAL”.
Resolução nº 134, de 19/01/2010	Altera dispositivo do Regimento Interno da ANAC relativo às competências da Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado.
Resolução nº 135, de 09/03/2010	Institui o Programa de Avaliação Dimensional – Selo ANAC.
Resolução nº 136, de 09/03/2010	Altera a Resolução nº 111, de 15 de setembro de 2009, e aprova o Regimento Interno da Junta Recursal da ANAC.
Resolução nº 137, de 09/03/2010	Altera a competência para compor, administrativamente, conflitos de interesses que envolvam administradores aeroportuários e empresas de serviços aéreos e de serviços auxiliares.
Resolução nº 138, de 09/03/2010	Dispõe sobre as condições gerais de transporte atinentes à comercialização e às características do bilhete de passagem e dá outras disposições.
Resolução nº 139, de 09/03/2010	Regulamenta os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional.
Resolução nº 140, de 09/03/2010	Regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

Resolução	Assunto
Resolução nº 141, de 09/03/2010	Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros e dá outras providências.
Resolução nº 142, de 09/03/2010	Altera dispositivo do Regimento Interno da ANAC relacionados à estrutura organizacional da Agência.
Resolução nº 143, de 17/03/2010	Aprova o RBAC nº 21 sobre certificação de produto aeronáutico em substituição aos RBHAs 21, 22 e 26.
Resolução nº 144, de 17/03/2010	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 26, que trata de aeronavegabilidade continuada e melhorias na segurança para aviões categoria transporte
Resolução nº 145, de 17/03/2010	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 45, que estabelece os requisitos marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula de aeronaves.
Resolução nº 146, de 17/03/2010	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121, que trata dos requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares.
Resolução nº 147, de 27/04/2010	Aprova a Instrução Suplementar nº 21.181-001, Revisão B, que trata da Revalidação de Certificados de Aeronavegabilidade – CA.
Resolução nº 148, de 27/04/2010	Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC, relativos à Superintendência de Relações Internacionais.
Resolução nº 149, de 27/04/2010	Aprova condição especial para o avião Embraer ERJ 190, aplicável aos assentos com grandes painéis não metálicos e não tradicionais.

Resolução	Assunto
Resolução nº 150, de 30/04/2010	Regulamenta a avaliação institucional do primeiro ciclo de avaliação de desempenho para fins de gratificação e dá outras providências.
Resolução nº 151, de 07/05/2010	Institui o Sistema de Decolagem Certa – DCERTA.
Resolução nº 152, de 17/06/2010	Aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 111, que trata do programa nacional de controle da qualidade em segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.
Resolução nº 153, de 18/06/2010	Dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários.
Resolução nº 154, de 25/06/2010	Altera dispositivos da Resolução nº 57, de 10 de outubro de 2008, que regulamenta o processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.
Resolução nº 155, de 01/07/2010	Aprova condição especial para o avião Embraer EMB-135BJ Enhanced, aplicável à parada súbita de motor e APU.
Resolução nº 156, de 06/07/2010	Altera o Programa Nacional de Instrução em Segurança de Aviação Civil.
Resolução nº 157, de 06/07/2010	Dispõe sobre a obrigatoriedade do Programa de Segurança de Empresa Aérea (PSEA) para empresas de transporte aéreo operando no Brasil.
Resolução nº 158, de 13/07/2010	Dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC.
Resolução nº 159, de 15/07/2010	Revoga a IAC 107-1007, intitulada “Guia de Análise de Programa de Segurança Aeroportuária”.

Resolução	Assunto
Resolução nº 160, de 15/07/2010	Revoga a IAC 108-1012, intitulada “Guia de Análise de Programa de Segurança de Empresa Aérea”.
Resolução nº 161, de 15/07/2010	Revoga a IAC 107-1012, intitulada “Certificado de Habilitação em Segurança da Aviação Civil (CHS)”.
Resolução nº 162, de 20/07/2010	Altera disposições sobre a edição de Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e de Instruções Suplementares pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.
Resolução nº 163, de 22/07/2010	Altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 137, que disciplina as operações aeroagrícolas.
Resolução nº 164, de 29/07/2010	Revoga a IAC 109-1001, intitulada “Programa de Segurança da Carga - AVSEC - para os Agentes de Carga Aérea (PSACA)”.
Resolução nº 165, de 06/08/2010	Altera a Resolução nº 151, de 7 de maio de 2010, que institui o Sistema Decolagem Certa – DCERTA.
Resolução nº 167, de 17/08/2010	Estabelece diretrizes para o gerenciamento de risco à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) pela ANAC.
Resolução nº 168, de 17/08/2010	Dispõe sobre os procedimentos a serem observados no canal de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências.
Resolução nº 169, de 24/08/2010	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135, que trata dos requisitos operacionais para operações complementares e por demanda.

Resolução	Assunto
Resolução nº 170, de 24/08/2010	Altera o art. 16 da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009.
Resolução nº 171, de 24/08/2010	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 111, intitulado “Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita”.
Resolução nº 172, de 26/08/2010	Estabelece critérios para vistorias e inspeções de aeronave no que se refere à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.
Resolução nº 173, 28/09/2010	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119, que trata da certificação de operadores regulares e não-regulares.
Resolução nº 174, de 09/11/2010	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 133, que trata da operação de aeronaves de asas rotativas com carga externa.
Resolução nº 175, de 09/11/2010	Revoga a IAC 3141, intitulada “Relação de Empresas de Manutenção Homologadas Segundo o RBHA 145”.
Resolução nº 176, de 14/12/2010	Revoga a IAC 3511, intitulada “Qualidade – Certificação de Sistemas”.
Resolução nº 177, de 14/12/2010	Aprova condição especial para o avião Embraer EMB-500, aplicável ao assento orientado transversalmente, para um único ocupante.
Resolução nº 178, de 21/12/2010	Estabelece os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevo e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado.





INDICADORES DE 2010



12. INDICADORES DE 2010

12.1. Infraestrutura Aeroportuária	
Inspeções Periódicas	37
Inspeções Especiais	26
Manual de Operações do Aeroporto aprovados	3
Inspeção Inicial de Aeródromo	1
Auditorias de segurança contra atos de interferência ilícita em empresas aéreas	27
Auditorias de segurança contra atos de interferência ilícita em aeroportos	11
Análises de segurança contra atos de interferência ilícita	2
Documentos de Segurança da Aviação Civil (DSAC) recebidos e analisados	317
Autorizações de construção ou modificação de aeródromos	290
Aeródromos registrados	101
Aeródromos fechados	20

12.2. Segurança Operacional	
Inspeções em empresas aéreas regulares	597
Inspeções em empresas de táxi aéreo e serviços aéreos especializados	483
Inspeções de Rampa em Empresas Estrangeiras regida pelo RBHA 129	181

12.3. Pessoal da Aviação Civil	
Licenças de pilotos, de comissários de bordo, de mecânicos de manutenção, de mecânicos de voo, de despachantes de voo	6.864
Certificação, Renovação e autorização de escolas de aviação civil, de centros de instrução de aviação civil, de treinamento e de aeroclubes	148
Fiscalização de aeroclubes	119
Fiscalização escolas, centros de instrução de Aviação Civil e centros de treinamentos	217
Exame para concessão/revalidação de licença ou CHT (Pilotos, CMS, DOV, MCV)	19.047
Fiscalização em Empresas de Transporte Aeromédico	42
Exame para concessão/revalidação de licença ou CHT (MMA)	2.432

12.4. Aeronavegabilidade	
Certificados de Homologação de Tipo (Aeronaves, Motores e Hélices)	65
Certificados de Organização da Produção (COP) ou adendo ao certificado	8
Aprovações de grandes modificações em aeronaves	411
Aprovação de projeto segundo uma Ordem Técnica Padrão (OTP)	16
Aprovação de laboratório para teste de inflamabilidade	1
Vigilância Continuada de empresas de fabricação de produto aeronáutico	44
Aprovação de Boletins de serviço	437
Emissão de Certificados de aeronavegabilidade, incluindo certificados para exportação e para aeronaves recém-fabricadas	4134
Reserva de marcas	3119
Emissão de Certificados de autorização de voo , de voo experimental ou autorização especial de voo	1208
Credenciamento ou renovação de representantes credenciados em engenharia e fabricação (RCE/RCF)	345

Realização de inspeção de conformidade e vistoria em aeronaves novas/Usadas	283
Vistoria Inicial/Especial de Aeronaves	958
Emissão de certificado de homologação de empresa de manutenção ou adendo ao certificado	47
Alteração do adendo ao certificado de homologação de empresa de manutenção aeronáutica devido a inclusão de serviços	115
Inspeções de rampa	156
Voos de acompanhamento	41
Aprovação de manuais e programas de manutenção	42
Análise de Processos de construção amadora de aeronaves	541
Emissão de Diretrizes de Aeronavegabilidade	34
Aprovação de modificações ao projeto de tipo aprovado (DCA	88
Emissão de Flight Standard (Certificado de aeronavegabilidade padrão norte americano emitido em nome da FAA)	53
Auditoria Técnica em Oficina (empresa de manutenção aeronáutica)	601
Auditoria de Empresa Aérea Regida pelo RBHA 135	275
Auditoria de Empresa Aérea Regida pelo RBHA 121	78

12.5. Regulação Econômica	
Autorizações para Funcionamento Jurídico	124
Autorizações / Renovações Operacionais / Concessões	124
Revogações de Autorizações Operacionais	8
Contratos Sociais e Alterações de Atos Constitutivos	282
Contratos de Acordo Comercial (Codeshare)	24
Voos regulares aprovados	2.162
Voos não-regulares aprovados	1.342
Fiscalização presencial das Condições Gerais de Transporte – CGT	191
Decisão em Processos Administrativos iniciados a partir de lavratura de Autos de Infração	6.836





SIGLAS



13. SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACI – Conselho Internacional de Aeroportos
AIS – Serviço de Informação Aeronáutica
ALTA – Associação Latinoamericana de Transporte Aéreo
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária
APAC – Agente de Proteção da Aviação Civil
API – Informações Prévias dos Passageiros
ASA – Acordos de Serviços Aéreos
AUD – Auditoria Interna
AVI – Aviônicos
AVSEC – Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAACL – Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas
CAEP – Comitê de Proteção Ambiental da Aviação
CASA – Civil Aviation Safety Authority
CCF – Certificados de Capacidade Física
CEL – Célula
CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CGE – Cargo Comissionado de Gerente Executivo
CGNA - Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea
CHE – Certificado de Homologação de Empresa de Manutenção
CHT – Certificados de Habilitação Técnica
CISET – Controle Interno Setorial
CLAC - Comissão Latinoamericana de Aviação Civil
CMS – Comissário
CNPAA – Comissão Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
COA – Certificado de Operador Aeroagrícola

DAC – Departamento de Aviação Civil
DCA-BR – Organização Brasileira para o Desenvolvimento da Certificação Aeronáutica
DCERTA – Sistema Decolagem Certa
DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DIAM – Declarações de Inspeção Anual de Manutenção
DOU – Diário Oficial da União
DOV – Despachante Operacional de Voo
EAD – Ensino a Distância
EASA – *European Aviation Safety Agency*
EVTE – Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica
FAA – Federal Aviation Administration
FAL/AVSEC – Facilitação e Segurança da Aviação
FALP – Painel de Facilitação
FTD – Dispositivos de Treinamento de Voo
GAGE – Grupo de Apoio à Gestão Estratégica
GDAR – Gratificação de Desempenho de Atividade de Regulação
GDATR – Gratificação de Desempenho de Atividade Técnico-Administrativa em Regulação
GDPCAR – Gratificação de Desempenho dos Planos Especiais de Cargos das Agências Reguladoras
GEPEJTA – Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos em Transporte Aéreo
GFHM – Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina de Aviação
GGAP – Gerência-Geral de Análise e Pesquisa de Acidentes Aeronáuticos
GIASO – Gerenciador de Inspeções de Aeronavegabilidade e Segurança Operacional
GMP – Grupo Motopropulsor
HLSC – Conferência de Alto Nível de Segurança Operacional
IAC – Instrução da Aviação Civil
IATA – International Air Transport Association
ICAN – Conferência de Negociação de Serviços Aéreos

IFI – Instituto de Fomento e Coordenação Industrial
IFR – Certificado de Voo por Instrumentos
INSPAC – Inspetor de Aviação Civil
INSTIBAEROSTA – Instituto Ibero-americano de Direito Aeronáutico e do Espaço e da Aviação Comercial
INVA – Instrutor de Voo de Avião
INVH – Instrutor de Voo de Helicóptero
IS – Instrução Suplementar
ISO – Organização Internacional para Padronização
JCAB – Japan Civil Aviation Bureau
MCV – Mecânico de Voo
MD – Ministério da Defesa
MF – Ministério da Fazenda
MMA – Mecânico de Manutenção Aeronáutica
MOPS – Manual de Operação do Aeródromo
MRE – Ministério das Relações Exteriores
NCCM - National Continuous Monitoring Coordinator
NRT – Notificação de Realização de Treinamento
OACI/ICAO – Organização de Aviação Civil Internacional
OMS – Organização Mundial da Saúde
PACQ – Plano Anual de Controle de Qualidade
PAIA – Programa Anual de Inspeção Aeroportuária
PAINT – Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna
PC – Piloto Comercial
PC-ATD – Personal Computer Based Aviation Training Devices
PDTI – Plano Diretor de Tecnologia de Informação
PISOR – Programa de Inspeções de Segurança Operacional em Rampa
PLA – Piloto de Linha Aérea
PNAVSEC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita

PNCQ – Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita

PNR – Registro Nominal do Passageiro

PP – Piloto Privado

PPA – Plano Plurianual

PSEA – Programa de Segurança de Empresa Aérea

PSO/BR – Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil

PSOE – ANAC - Programa Brasileiro Operacional da Aviação Civil

PWD – Pessoas com Mobilidade Reduzida

RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro

RACQ – Relatório Anual de Controle de Qualidade

RASG-PA – Grupo Regional de Segurança Operacional Panamericano

RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil

RBHA – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica

RSO – Recomendações de Segurança Operacional

SAC – Secretaria de Aviação Civil

SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircraft

SAR – Superintendência de Aeronavegabilidade

SCD – Superintendência de Capacitação e Desenvolvimento de Pessoas

SEAE – Secretaria de Acompanhamento Econômico

SGSO – Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional

SIA – Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária

SIAPANAC – Sistema de Autorização de Voos da ANAC

SIGPLAN – Sistema de Informações Gerais e Planejamento

SINTAC – Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil

SLTI – Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação

SM-ICG – Safety Management – International Cooperation Group

SMS/SSP – Safety Management System/State Safety Programme

SPI – Superintendência de Planejamento Institucional

SRE – Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

SRI – Superintendência de Relações Internacionais

SSO – Superintendência de Segurança Operacional

TCCA – Transport Canada Civil Aviation

TCU – Tribunal de Contas da União

UE – União Europeia

USAP – Programa de Auditoria de Segurança Universal

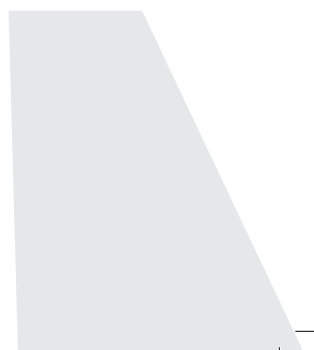
USOAP CMA – Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach

WP – Working Paper





REFERÊNCIAS



14. REFERÊNCIAS

BRASIL. Acórdão TCU nº 841, de 13 de maio de 2008.

BRASIL. Decreto Federal nº 7.205, de 10 de junho de 2010, dispõe sobre o modelo de concessão para exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

BRASIL. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945.

BRASIL. 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.

BRASIL. Decreto nº 7.133, de 19 de março de 2010, regulamenta os critérios e procedimentos gerais a serem observados para a realização das avaliações de desempenho individual e institucional e o pagamento das gratificações de desempenho.

BRASIL. Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

BRASIL. Instrução da Aviação Civil nº 2328, de 16 de julho de 1990, revogada pela Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, trazia instruções para concessão e autorização de construção, homologação, registro, operação, manutenção e exploração de aeródromos civis e aeroportos brasileiros.

BRASIL. Instrução da Aviação Civil nº 3129, de 29 de janeiro de 1999, revogada pela Resolução nº 133, de 12 de janeiro de 2010, trazia informações para revisão geral por tempo calendário de motores a pistão “LYCOMING” e “CONTINENTAL”.

BRASIL. Instrução da Aviação Civil nº 4301, de 21 de dezembro de 2001, revogada pela Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, tratava da Regulamentação do Processo de Autorização de Construção ou Modificação de Características Físicas e/ou Operacionais e de Registro de Aeródromo Privado.

BRASIL. Instrução Normativa nº 48, de 19 de outubro de 2010, dispõe sobre as diretrizes gerais do atendimento ao cidadão usuário da aviação civil.

BRASIL. Instrução Normativa nº 50, de 27 de outubro 2010, estabelece as metas institucionais da ANAC para o segundo ciclo de avaliação de desempenho e dá outras providências.

BRASIL. Instrução Normativa nº 52, de 09 de novembro de 2010, estabelece os critérios e os procedimentos específicos de avaliação de desempenho individual e institucional para fins de concessão da Gratificação de Desempenho de Atividade de Regulação - GDAR, da Gratificação de Desempenho de Atividade Técnico-Administrativa em Regulação - GDATR, e da Gratificação de Desempenho dos Planos Especiais de Cargos das Agências Reguladoras - GDPCAR.

BRASIL. Instrução Suplementar nº 21.181-001, Revisão B, que trata da Revalidação de Certificados de Aeronavegabilidade – CA.

BRASIL. Instrução Suplementar nº 23-002, de 06 de agosto de 2010, fornece informações para obtenção de aprovação de grandes modificações a serem incorporadas em aviões com peso máximo de decolagem (MTOW - Maximum Takeoff Weight) igual ou inferior a 5 670 kg (12 500 lb), certificados nas categorias Normal, Utilidade e Acrobática e com peso máximo de decolagem (MTOW) igual ou inferior a 8 618 kg (19 000 lb), certificados na Categoria Transporte Regional, para adaptá-los para o transporte de carga.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica.

BRASIL. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Lei de Criação da ANAC.

BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, Código de Defesa do Consumidor.

BRASIL. Portaria ANAC nº 1887/SRE/2010, de 25 de outubro de 2010, estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

BRASIL. Portaria ANAC nº 804/SRE/2010, de 21 de maio de 2010, estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

BRASIL. Portaria DAC nº 447/DGA/2004, de 13 de maio de 2004, revogada pela Resolução nº 140, de 09 de março de 2010, estabelecia as regras de funcionamento do sistema de tarifas aéreas domésticas.

BRASIL. Portaria nº 1282/DGAC/2004, de 21 de dezembro de 2004, revogada pela Resolução nº 140, de 09 de março de 2010, estabelecia os índices tarifários de referência para o monitoramento das tarifas aéreas domésticas.

BRASIL. Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2001, aprova instruções reguladoras para autorização e funcionamento de empresas de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado e dá outras providências.

BRASIL. Portaria nº 536/GC-5, de 18 de agosto de 1999, aprova instruções que regulam os pedidos de autorização para funcionamento jurídico e autorização ou concessão para exploração dos serviços aéreos públicos.

BRASIL. Portaria nº 597/DGAC, de 14 de junho de 2005, estabelece o Capital Social Mínimo para as empresas de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 21, de 22 de março de 2010, trata da certificação de produto aeronáutico.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 26, de 22 de março de 2010, trata de aeronavegabilidade continuada e melhorias na segurança para aviões categoria transporte.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 45, de 22 de março de 2010, estabelece os requisitos marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula de aeronaves.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 111, de 25 de agosto de 2010, trata do programa nacional de controle da qualidade em segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 121, de 17 de março de 2010, trata dos requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares.

BRASIL. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 133, de 09 de novembro de 2010, trata da operação de aeronaves de asas rotativas com carga externa.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 135, de 25 de agosto de 2010, trata dos requisitos operacionais: operações complementares e por demanda.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 65, de 15 de maio de 2001, trata de despachante operacional de voo e mecânico de manutenção aeronáutica.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 129, de 15 de março de 1996, estabelece regras para operação de cada empresa de transporte aéreo estrangeira designada ou autorizada a realizar transporte aéreo público entre o Brasil e outros países.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 137, de 08 de julho de 1999, disciplina as Operações Aeroagrícolas.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 145, de 09 de abril de 1990, regulamenta as empresas de manutenção aeronáutica.

BRASIL. Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, alterada pela Resolução Nº 162, de 20 de julho de 2010, institui o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC e a Instrução Suplementar – IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

BRASIL. Resolução nº 95, de 11 de maio de 2009, dispõe sobre prazo para a Certificação de Operador Aeroagrícola conforme o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 137.

BRASIL. Resolução nº 132, de 12 de janeiro de 2010, altera dispositivo do Regimento Interno da ANAC, definindo Unidades Regionais.

BRASIL. Resolução nº 133, de 12 de janeiro de 2010, revoga a IAC nº 3129 sobre revisão geral por tempo calendárico de motores a pistão “LYCOMING” e “CONTINENTAL”.

BRASIL. Resolução nº 134, de 19 de janeiro de 2010, altera dispositivo do Regimento Interno da ANAC relativo às competências da Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado.

BRASIL. Resolução nº 135, de 09 de março de 2010, institui o Programa de Avaliação Dimensional – Selo ANAC.

BRASIL. Resolução nº 136, de 09 de março de 2010, altera a Resolução nº 111, de 15 de setembro de 2009, e aprova o Regimento Interno da Junta Recursal da ANAC.

BRASIL. Resolução nº 137, de 09 de março de 2010, altera a competência para compor, administrativamente, conflitos de interesses que envolvam administradores aeroportuários e empresas de serviços aéreos e de serviços auxiliares.

BRASIL. Resolução nº 138, de 09 de março de 2010, dispõe sobre as condições gerais de transporte atinentes à comercialização e às características do bilhete de passagem e dá outras disposições.

BRASIL. Resolução nº 139, de 09 de março de 2010, regulamenta os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional.

BRASIL. Resolução nº 140, de 09 de março de 2010, regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

BRASIL. Resolução nº 141, de 09 de março de 2010, dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros e dá outras providências.

BRASIL. Resolução nº 142, de 09 de março de 2010, altera dispositivo do Regimento Interno da ANAC relacionados à estrutura organizacional da Agência.

BRASIL. Resolução nº 143, de 17 de março de 2010, aprova o RBAC nº 21 sobre certificação de produto aeronáutico em substituição aos RBHAs 21, 22 e 26.

BRASIL. Resolução nº 144, de 17 de março de 2010, trata de aeronavegabilidade continuada e melhorias na segurança para aviões categoria transporte.

BRASIL. Resolução nº 145, de 17 de março de 2010, aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 45.

BRASIL. Resolução nº 146, de 17 de março de 2010, aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121.

BRASIL. Resolução nº 147, de 27 de abril de 2010, aprova a Instrução Suplementar nº 21.181-001, Revisão B, que trata da Revalidação de Certificados de Aeronavegabilidade – CA.

BRASIL. Resolução nº 148, de 27 de abril de 2010, altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC, relativos à Superintendência de Relações Internacionais.

BRASIL. Resolução nº 149, de 27 de abril de 2010, aprova condição especial para o avião Embraer ERJ 190, aplicável aos assentos com grandes painéis não metálicos e não tradicionais.

BRASIL. Resolução nº 150, de 30 de abril de 2010, regulamenta a avaliação institucional do primeiro ciclo de avaliação de desempenho para fins de gratificação e dá outras providências.

BRASIL. Resolução nº 151, de 07 de maio de 2010, institui o Sistema de Decolagem Certa – DCERTA.

BRASIL. Resolução nº 152, de 17 de junho de 2010, aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 111, que trata do programa nacional de controle da qualidade em segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

BRASIL. Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010, dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários.

BRASIL. Resolução nº 154, de 25 de junho de 2010, altera dispositivos da Resolução nº 57, de 10 de outubro de 2008, que regulamenta o processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.

BRASIL. Resolução nº 155, de 1º de julho de 2010, aprova condição especial para o avião Embraer EMB-135BJ Enhanced, aplicável à parada súbita de motor e APU.

BRASIL. Resolução nº 157, de 07 de julho de 2010, dispõe sobre a obrigatoriedade do Programa de Segurança de Empresa Aérea (PSEA) para empresas de transporte aéreo operando no Brasil.

BRASIL. Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC.

BRASIL. Resolução nº 159, de 15 de julho de 2010, revoga a IAC 107-1007, intitulada “Guia de Análise de Programa de Segurança Aeroportuária”.

BRASIL. Resolução nº 160, de 15 de julho de 2010, revoga a IAC 108-1012, intitulada “Guia de Análise de Programa de Segurança de Empresa Aérea”.

BRASIL. Resolução nº 161, de 15 de julho de 2010, revoga a IAC 107-1012, intitulada “Certificado de Habilitação em Segurança da Aviação Civil (CHS)”.

BRASIL. Resolução nº 162, de 20 de julho de 2010, altera disposições sobre a edição de Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e de Instruções Suplementares pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

BRASIL. Resolução nº 163, de 22 de julho de 2010, altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 137.

BRASIL. Resolução nº 164, de 29 de julho de 2010, revoga a IAC 109-1001, intitulada “Programa de Segurança da Carga - AVSEC - para os Agentes de Carga Aérea (PSACA)”.

BRASIL. Resolução nº 165, de 06 de agosto de 2010, altera a Resolução nº 151, de 7 de maio de 2010, que institui o Sistema Decolagem Certa – DCERTA.

BRASIL. Resolução nº 167, de 17 de agosto de 2010, estabelece diretrizes para o gerenciamento de risco à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) pela ANAC.

BRASIL. Resolução nº 168, de 17 de agosto de 2010, dispõe sobre os procedimentos a serem observados no canal de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências.

BRASIL. Resolução nº 169, de 24 de agosto de 2010, aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135.

BRASIL. Resolução nº 170, de 24 de agosto de 2010, altera o art. 16 da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009.

BRASIL. Resolução nº 171, de 24 de agosto de 2010, aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 111, intitulado “Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita”.

BRASIL. Resolução nº 172, de 26 de agosto de 2010, estabelece critérios para vistorias e inspeções de aeronave no que se refere à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.

BRASIL. Resolução nº 173, de 28 de setembro de 2010, aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119, que trata da certificação de operadores regulares e não-regulares.

BRASIL. Resolução nº 174, de 09 de novembro de 2010, aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 133.

BRASIL. Resolução nº 175, de 09 de novembro de 2010, revoga a IAC 3141, intitulada “Relação de Empresas de Manutenção Homologadas Segundo o RBHA 145”.

BRASIL. Resolução nº 176, de 14 de dezembro de 2010, revoga a IAC 3511, intitulada “Qualidade – Certificação de Sistemas”.

BRASIL. Resolução nº 177, de 14 de dezembro de 2010, aprova condição especial para o avião Embraer EMB-500, aplicável ao assento orientado transversalmente, para um único ocupante.

BRASIL. Resolução nº 178, de 21 de dezembro de 2010, estabelece os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoo e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado.





