

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2011



ANAC AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE ATIVIDADES



2011

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)

DIRETORIA

Diretor-Presidente: Marcelo Pacheco dos Guaranys

Diretor de Operações de Aeronaves: Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino

Diretor de Aeronavegabilidade: Cláudio Passos Simão

Diretor de Regulação Econômica: Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor de Infraestrutura Aeroportuária: Rubens Carlos Vieira

Elaboração

Superintendência de Planejamento Institucional (SPI)

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Edição, projeto gráfico-visual e diagramação:

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Relatório de Atividades da ANAC 2011 Online

Acesse: http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Rel_Ativ_ANAC_2011_livro.pdf

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

A265r Relatório de atividades 2011 / Agência Nacional de Aviação Civil. - Brasília, DF : ANAC, 2012.

92 p.

Bibliografia: p. 91-92.

1. Relatório de atividades. 2. Agência Nacional de Aviação Civil. I. Título.

CDD 22 - 352.805

Novembro/2012



RELATÓRIO DE ATIVIDADES



2011

SUMÁRIO

Apresentação	7
REDUÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS	13
PROGRAMAS VOLTADOS PARA A MELHORIA DA	
SEGURANÇA OPERACIONAL E CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	14
DIVULGAÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	16
CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	18
CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS	20
TEMPO DE ATENDIMENTO DE SERVIÇOS	22
VIGILÂNCIA CONTINUADA	24
AMPLIAÇÃO DAS ROTAS E FREQUÊNCIAS INTERNACIONAIS	31
ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS	31
ANÁLISE DE MERCADOS INTERNACIONAIS	34
ATUAÇÃO INTERNACIONAL	36
AUMENTO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	45
CONCESSÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE	47
CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE VIRACOPOS, GUARULHOS E BRASÍLIA	48
MODELO DE REGULAÇÃO DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS	49
REVISÃO DOS ATOS NORMATIVOS	53
REGULAMENTAÇÃO DE PROJETOS DE CONCESSÃO DE AEROPORTOS	53
REGULAMENTAÇÃO DE AERONAVES HISTÓRICAS E DE EXIBIÇÃO	54
IMPLANTAÇÃO DE CONTROLES INFORMATIZADOS	57
SISTEMA PARA GERENCIAMENTO DE MULTAS (SISJUR)	57
SISTEMA DE AUTORIZAÇÃO DE VOOS DA ANAC (SIAPANAC)	57
SISTEMA AERÓDROMOS	58
NOVOS MÓDULOS DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL (SACI)	58
SISTEMA DECOLAGEM CERTA (DCERTA)	58
SERVIÇOS ONLINE PARA PESSOAL DA AVIAÇÃO CIVIL	59

APRIMORAMENTO DOS PROCESSOS DE GOVERNANÇA ————— 65

CARTA DE SERVIÇOS AO CIDADÃO —————	66
ATENDIMENTO AO CIDADÃO-USUÁRIO DA AVIAÇÃO CIVIL —————	66
VISTORIA DE AERONAVES —————	69
NOVA PÁGINA DA ANAC NA INTERNET —————	70
ACORDOS DE COOPERAÇÃO COM POLÍCIA FEDERAL E RECEITA FEDERAL —————	71
RELACIONAMENTO COM O PODER LEGISLATIVO —————	72
GESTÃO INTERNA —————	74
AUDITORIA INTERNA —————	77

CAPACITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE PESSOAS ————— 81

FORMAÇÃO DE INSPETORES DE AVIAÇÃO CIVIL, INSTRUTORES E CREDENCIAMENTO DE EXAMINADORES E REPRESENTANTES —————	81
FORMAÇÃO DE INSPETORES PARA A FISCALIZAÇÃO DE EMPRESAS EM OPERAÇÃO OFFSHORE —	83
BOLSAS PARA FORMAÇÃO DE PILOTOS PARA A AVIAÇÃO CIVIL —————	84
BOLSAS PARA FORMAÇÃO DE MECÂNICOS DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA —————	85
CENTROS DE INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL —————	86
SISTEMA PARA APLICAÇÃO DE PROVAS ON-LINE —————	89
CENTROS DE TREINAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL —————	89

REFERÊNCIAS ————— 91

Apresentação

Este relatório apresenta as principais atividades desenvolvidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2011. São ações de certificação, regulação e fiscalização, que visam promover a segurança e a excelência do transporte aéreo no Brasil.

Por meio dessas atividades, a ANAC atua para que empresas aéreas e aeroportos ofereçam serviços com mais qualidade e diversidade, a preços acessíveis. Além disso, ao exigir que os operadores cumpram requisitos de segurança e treinamento de pessoal, contribui para garantir a segurança de passageiros e trabalhadores do setor.

A concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (Natal, RN), primeira concessão de aeroporto federal no Brasil, é um dos destaques deste relatório, bem como a certificação do Aeroporto de Guarulhos (SP), primeiro aeroporto brasileiro a receber da ANAC um certificado que atesta o cumprimento de requisitos e padrões de segurança - entre os aeroportos que deverão ser certificados até o final de 2013, aqueles com movimento superior a um milhão de passageiros.

Em 2011, a ANAC criou novos critérios para a fixação de tarifas aeroportuárias e disponibilizou serviços via internet para a obtenção de licenças e habilitações. Além disso, foi publicada a Carta de Serviços, documento que contém detalhes sobre como solicitar os principais serviços oferecidos pela Agência.

Esses são apenas alguns exemplos das atividades realizadas ao longo de 2011.

As informações desta publicação são apresentadas de forma simplificada, com textos explicativos, ilustrações e gráficos. Tudo para facilitar o entendimento e despertar o interesse pela aviação civil, setor que vem apresentando substancial crescimento no Brasil nos últimos anos.

Para que os leitores possam conhecer um pouco mais sobre as diversas áreas de atuação da Agência, cada um dos capítulos deste relatório corresponde a um objetivo estratégico da ANAC:

- 1) Redução do nível de acidentes aéreos;
- 2) Ampliação das rotas e frequências internacionais;
- 3) Aumento do número de passageiros transportados;
- 4) Revisão dos atos normativos da Agência, adequando-os à lei de criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005);
- 5) Implantação de controles informatizados de todos os processos e informações da Agência;

- 6) Aprimoramento dos processos de governança da ANAC;
- 7) Ampliação e consolidação de uma política de capacitação e desenvolvimento de pessoas.

Esta publicação marca também uma data importante para a aviação civil brasileira. Em 2011, a ANAC comemorou seus cinco primeiros anos de existência. Marcada por grandes desafios e conquistas, a história da ANAC tem sido construída pela união de esforços e interesses, transformados no trabalho coletivo de seus servidores.

O que é a ANAC

É a Agência que regula e fiscaliza atividades da aviação civil e infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil.

Criada por lei em 2005 (Lei nº 11.182/2005), a Agência iniciou suas atividades em 2006, após a publicação do Decreto nº 5.731/2006, substituindo o extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), então subordinado ao Comando da Aeronáutica.

A ANAC é vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, criada em 18/03/2011 pela Medida Provisória nº 527 (convertida na Lei nº 12.462/2011), e suas ações seguem as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Governo Federal.

Principais áreas de atuação da ANAC

- Empresas prestadoras de serviços de aviação civil;
- Aeródromos;
- Escolas de aviação civil;
- Aeronaves;
- Oficinas;
- Indústrias;
- Profissionais da Aviação Civil;
- Passageiros.

Onde está a ANAC

A sede da ANAC está localizada em Brasília (DF). A Agência possui ainda unidades regionais no Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP), Porto Alegre (RS) e Recife (PE), além de instalações em São José dos Campos (SP) e um Centro de Treinamento no Rio de Janeiro (RJ) e Postos de Serviços localizados nos principais aeroportos do Brasil, tais como: Juscelino Kubitschek (Brasília), Guarulhos, Galeão (Rio de Janeiro), entre outros.

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.

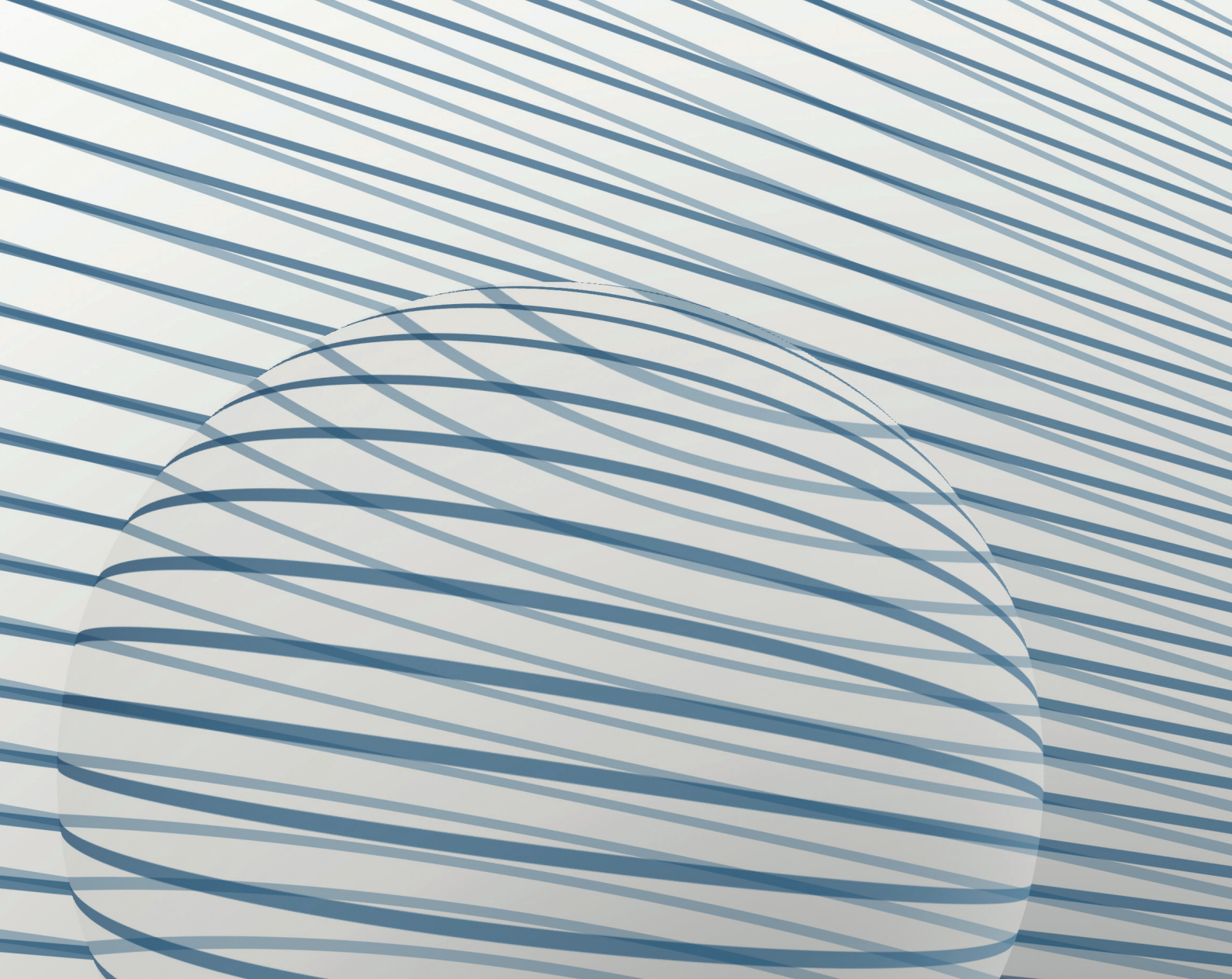
Valores

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

O Setor e suas Instituições

Além da ANAC, também compõem o setor de aviação civil o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), do Comando da Aeronáutica, que efetua o controle de espaço aéreo (também chamado de controle de tráfego aéreo); o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), também do Comando da Aeronáutica, que está à frente da investigação de acidentes; e a Infraero, que administra aeroportos.

A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República coordena todos os órgãos do setor, em articulação com o Ministério da Defesa, e formula, coordena e supervisiona políticas para o desenvolvimento do setor.



REDUÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

REDUÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

Garantir que as pessoas possam viajar com segurança é uma prioridade para a ANAC. Desse modo, a meta é estar entre os cinco países com o menor índice de acidentes até 2014.

Para que o transporte aéreo mantenha o status de meio mais seguro e rápido de se locomover de uma cidade a outra, muito tem sido feito. O Brasil e grande parte dos países vêm desenvolvendo programas de prevenção cada vez mais avançados.

Exemplo dessas inovações é o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), que a ANAC vem colocando em prática com sucesso. O objetivo é identificar perigos, controlar riscos e supervisionar continuamente a atividade, fomentando a adoção de ações mais seguras.

Décadas atrás, antes da implantação do sistema, tudo era feito de acordo com a experiência de acidentes; hoje, porém, a ideia é atuar na prevenção. Os profissionais da ANAC buscam criar uma cultura de segurança dentro das empresas, envolvendo profissionais, gestores e empresários. Todos juntos para garantir cada vez mais segurança.

Segurança de voo inclui também ações de certificação e fiscalização. Cabe à ANAC certificar os produtos, empresas, aeródromos, escolas, oficinas e profissionais de aviação civil, além de fiscalizar se todos estão cumprindo os requisitos de segurança necessários.

Assim, por exemplo, quando um piloto é aprovado e recebe sua habilitação, a ANAC continua a avaliá-lo, para verificar se as normas estão sendo cumpridas.

A partir de 2009, a ANAC passou a divulgar, em sua página na internet, o Relatório Anual de Segurança Operacional (<http://www2.anac.gov.br/anac/segurancaOperacional.asp>). Lá estão detalhados dados, interpretações e indicadores para o panorama da aviação civil brasileira — além de estatísticas, por meio das quais é possível comparar o nível da segurança operacional brasileiro com o de outros países e regiões.

PROGRAMAS VOLTADOS PARA A MELHORIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL E CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

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

A seguir estão destacados os programas desenvolvidos pela ANAC para o desenvolvimento da segurança - *safety e security* - na aviação civil.

Boletim de Registro de Ocorrência Aeronáutica

Documento que dá início aos registros de acidentes aeronáuticos, incidentes graves, incidentes aeronáuticos, ocorrências de solo, ocorrências anormais e atos ilícitos que envolvam aeronaves civis brasileiras em território nacional. É produzido de acordo com as informações transmitidas à ANAC pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA), do Comando da Aeronáutica.

Em 2011, foram emitidos 398 desses boletins, dos quais 166 foram reportados à ANAC.

Relatório de Prevenção (RELPREV)

Formulário utilizado por empresas aéreas, indústrias e oficinas para informar à ANAC condições perigosas, capazes de afetar a segurança de voo.

Em 2011, foram recebidos 368 relatórios, sendo 223 da competência da ANAC e 145 da competência do DECEA. Dentre os recebidos pela ANAC, 101 foram respondidos, com as medidas e providências cabíveis, e outros 122 estão em fase de processamento.

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

Documento de Segurança da Aviação Civil (DSAC)

Formulário que deve ser utilizado para comunicar à ANAC a ocorrência de atos de interferência ilícita na aviação civil, ou seja, atos relacionados ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC, que coloquem em risco a segurança de passageiros, tripulação, trabalhadores do aeroporto e pessoas em geral.

Qualquer cidadão pode relatar à ANAC a ocorrência de atos de interferência ilícita na aviação civil. Basta preencher o formulário disponível na internet, no endereço: [http:// www2.anac.gov.br/avsec/DSAC.aspx](http://www2.anac.gov.br/avsec/DSAC.aspx)

Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional

Contém a Política, o Gerenciamento do Risco, a Garantia da Segurança e a Promoção da Segurança da empresa. O uso do manual é obrigatório pelos pequenos provedores de serviço da aviação civil (conhecidos como P-SAC).

O manual auxilia as superintendências da Agência na emissão de pareceres, que determinarão a aprovação ou não do certificado da empresa de transporte aéreo, o que contribui para a garantia da segurança operacional por todos os provedores.

Em 2011 a Agência analisou 432 manuais. Destes, 240 foram aceitos e 192 foram cancelados ou estão sendo corrigidos, por não atenderem às normas.

Recomendações de Segurança Operacional

São emitidas pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica, como resultado da investigação de acidentes e incidentes. Podem também ser originadas de reuniões da Comissão Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA) e de órgãos internacionais.

As recomendações estabelecem uma ação ou conjunto de ações visando à eliminação ao controle de riscos. Em 2011 a ANAC recebeu e analisou 185 Recomendações de Segurança Operacional do CENIPA, efetuando a conclusão e informação aos órgãos emissores.

Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil

Iniciativa da ANAC voltada para a formação de pessoal especializado na área de segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil - security. Em 2011 foram realizadas quatro inspeções em centros de instrução e aplicados 19.038 exames de certificação profissional, sendo considerado neste quantitativo os exames de 1ª e 2ª chamada, distribuídos em 283 bancas examinadoras realizadas em todo o Brasil. A medida cumpre o disposto no Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil (PNI/AVSEC), instituído pelo Decreto nº 7.168/2010.

SAFETY e SECURITY

No contexto da aviação, a palavra segurança engloba dois aspectos: a segurança de voo, designada pela palavra *safety*, e a proteção contra atos de interferência ilícita, *security*.

A segurança de voo (*safety*) é o estado no qual o risco de lesões às pessoas ou danos aos bens é reduzido ou mantido em um nível aceitável por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos.

E *security* é a combinação de medidas, recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita em aeroportos e aeronaves.

DIVULGAÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Para garantir que boas práticas serão adotadas pelos públicos relacionados à aviação civil, a ANAC atua também na divulgação de programas de segurança. São palestras, seminários e cursos feitos especialmente para os profissionais do setor.

Por meio desses eventos, é possível conhecer de perto a realidade daqueles que fazem a aviação civil no Brasil, e apontar alternativas capazes de aumentar níveis de segurança.

Fadiga Humana na Aviação

Realizado nos dias 28 e 29 de abril, no Rio de Janeiro, o evento contou com a participação de 115 pessoas, entre servidores da ANAC, profissionais da aviação civil, representantes de empresas aéreas e de outros segmentos relacionados ao setor. A iniciativa teve como objetivo iniciar discussões sobre a implementação do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF).

A proposta visa conscientizar dirigentes e funcionários de empresas aéreas sobre os riscos do trabalho em condições de fadiga, estado de redução da capacidade de desempenho mental ou físico. O programa prevê também ações de educação e treinamento voltadas para profissionais da aviação civil (pilotos, comissários, mecânicos e despachantes de voo).



A programação incluiu palestras de representantes da Associação do Transporte Aéreo da América Latina e Caribe (ALTA), do Ministério dos Transportes do Canadá e da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Ação Nacional de Aviação Civil

Por meio da Ação Nacional de Aviação Civil — projeto que envolveu palestras, oficinas e seminários em diversas cidades brasileiras — a Agência difundiu informações e conhecimentos importantes sobre a segurança no transporte aéreo. Em 2011 foram realizados 14 eventos da “Ação Nacional”, nas seguintes localidades:

Local	Data
1. Rio de Janeiro	03/05/2011
2. Manaus	20/05/2011
3. Goiânia	27/05/2011
4. Florianópolis	14 a 16/06/2011
5. Fortaleza	28 a 30/06/2011
6. São José dos Campos	14 a 15/07/2011
7. Curitiba	26 a 28/07/2011
8. Belém	02 a 04/08/2011
9. Ribeirão Preto	16 a 18/08/2011
10. Campinas	20 a 22/09/2011
11. Maceió	04 a 06/10/2011
12. Porto Alegre	18 a 20/10/2011
13. Campo Grande	22 a 24/11/2011
14. Uberlândia	06 a 08/12/2011

O objetivo é garantir maior proximidade entre Agência Reguladora e seus principais públicos: pilotos, comissários, mecânicos, despachantes de voo, alunos de escolas de aviação civil, proprietários de aeronaves, representantes de empresas aéreas, oficinas, administração aeroportuária e entidades do setor — entre outros. Especialistas e técnicos da ANAC conheceram de perto as particularidades e os desafios enfrentados pelas comunidades de aviação civil, em cada uma das regiões do país.

O tema principal do evento — segurança operacional — reflete o esforço da Agência em prol de um transporte aéreo seguro e eficaz. Além disso, o evento debateu também assuntos relacionados às áreas de aeronavegabilidade, infraestrutura aeroportuária, regulação econômica e capacitação.



CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS

Para que possam operar no Brasil, aviões e helicópteros devem ser certificados pela ANAC. Isso quer dizer que todas as aeronaves e suas peças, bem como os respectivos processos produtivos, precisam ser verificadas previamente, no intuito de confirmar o cumprimento de normas de segurança.

Atualmente, diversos modelos de aeronaves nacionais e estrangeiras estão sendo certificados.

Entre as nacionais, destacam-se aeronaves da Planair (Planair PL-010Ag Curiango) e da Embraer (EMB-550 - Legacy 500 e EMB-545 - Legacy 450) — estas últimas certificadas também pelas autoridades de aviação civil dos Estados Unidos (FAA) e da Europa (EASA).

Destacam-se também os seguintes pedidos de certificação requeridos pela Embraer no mês de dezembro de 2011: modelo EMB-203 (aeronave agrícola derivada do certificado Ipanema EMB-202) e modelos EMB-390 KC e EMB-390 EC (aeronaves cargueiras).

Entre as estrangeiras, foram concluídos 10 processos de validação. No grupo das aeronaves da aviação geral, têm destaque os fabricantes Cessna (modelo 525C), Piaggio (modelo P180), Trusch (modelo S2R-T34) e Tecnam (modelo P2006T). Na aviação executiva, vale citar os fabricantes Hawker (modelo 4000) e Gulfstream (modelo G150), e, no que se refere a helicópteros, os fabricantes Kamov (modelo Ka-32A11BC), WSZ PZL SWIDNIK SA. (modelo PZL SW-4), Agusta (modelo A109K2) e Robinson (modelo R66).

O que significa o termo produto aeronáutico?

É qualquer aeronave civil, motor, hélice de aeronave ou aparelho neles instalado. Pode ser dividido em três classes:

Classe I: Aeronave completa, motor completo ou hélice completa;

Classe II: Componente principal de um produto Classe I;

Classe III: Qualquer peça ou componente não enquadrado como produto Classe I ou II, incluindo peças padronizadas fabricadas de acordo com normas governamentais e/ou industriais (ex.: parafusos, rebites etc.).

Por que os aviões precisam ser certificados?

Os aviões devem ser certificados porque o Brasil é signatário da Convenção de Chicago, de 1944, que estabeleceu práticas e recomendações com o objetivo de desenvolver a aviação civil mundial dentro de princípios econômicos, igualdade de oportunidades e padrões de segurança de voo.

O Brasil possui acordos internacionais de aeronavegabilidade de produtos com os Estados Unidos, União Europeia, Canadá, Austrália e alguns países da América do Sul e Ásia – os quais reconhecem a certificação emitida pela ANAC, assim como o Estado Brasileiro reconhece a certificação emanada pelas autoridades de aviação civil desses países.

Aeronaves experimentais

Aeronave experimental é aquela que detém um Certificado de Autorização de Voo Experimental. A maior parte dessas aeronaves é de construção amadora, como os ultraleves, por exemplo.

A ANAC está acompanhando as inovações nesse campo, tais como as Aeronaves Leves Esportivas. No final do primeiro semestre de 2011, a ANAC emitiu o primeiro Certificado de Autorização de Voo Experimental para esse tipo de aeronave no país. Até dezembro de 2011 foram emitidos 10 certificados para a categoria.

Qualificação de Simuladores de Voo

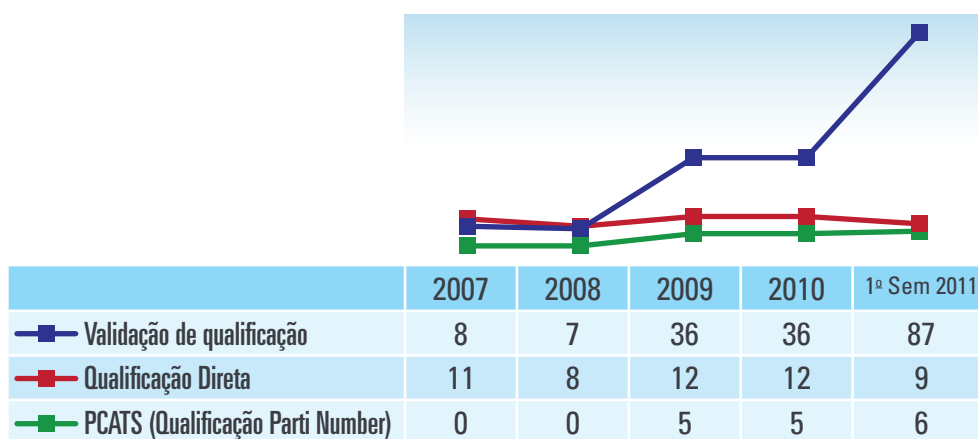
Os simuladores de voo utilizados no treinamento de pilotos precisam ser qualificados pela ANAC. Isso significa a avaliação técnica desses equipamentos, de acordo com o método utilizado pelas principais autoridades de aviação civil do mundo.

A qualificação é feita em vários níveis, que variam conforme o grau de realismo e tipo de treinamento.

Em 2011, foram realizadas 26 qualificações diretas de simuladores de voo e/ou dispositivos de treinamento de voo (FTD). As qualificações diretas são realizadas diretamente pela ANAC. Já as validações (130 no total) são feitas junto às autoridades estrangeiras que possuem acordo com a ANAC para a recepção de qualificação.

Os dispositivos de treinamento voltados à instrução de voo por instrumentos (Aviation Training Devices – ATD) são qualificados por modelo. Em 2011, a ANAC qualificou 10 modelos de treinadores, incluindo aeronaves aprovadas para instrução de voo simulado por instrumentos (também conhecido como IFR sob Capota).

Validação e Qualificação de Simuladores - 1º Sem 2011



Tipos de voo

Existem dois tipos de voo:

- IFR (*Instrument flight rules*): compreende as regras de voo por instrumentos.
- VFR (*Visual flight rules*): significa a operação segundo as regras do voo visual.

CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS

O processo de certificação operacional avalia se a infraestrutura, a estrutura organizacional e os procedimentos operacionais do operador do aeroporto estão de acordo com as normas estabelecidas pela ANAC, que são baseadas nos Anexos à Convenção de Chicago. A certificação operacional é requerida pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para todos os aeroportos que operam voos internacionais.

A ANAC vem desde 2009 se adequando a essa exigência do organismo internacional, tendo finalizado em 2011 o primeiro processo de certificação operacional de um aeroporto brasileiro. O Certificado Operacional do Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro - Guarulhos, em São Paulo, foi entregue no dia 21 de junho, em Brasília.

O processo de certificação do maior e mais movimentado aeroporto do país envolveu rotinas de inspeção em diversos setores. Foram verificados, por exemplo, aspectos relacionados ao planejamento do aeródromo, estrutura administrativa, instalações de abastecimento de combustível e áreas de movimento (pistas e pátio), além de procedimentos de atendimento a emergências.

Até o final de 2013, todos os aeroportos brasileiros com movimento superior a um milhão de passageiros deverão obter a certificação. Atualmente já estão em processamento as certificações dos seguintes aeroportos:

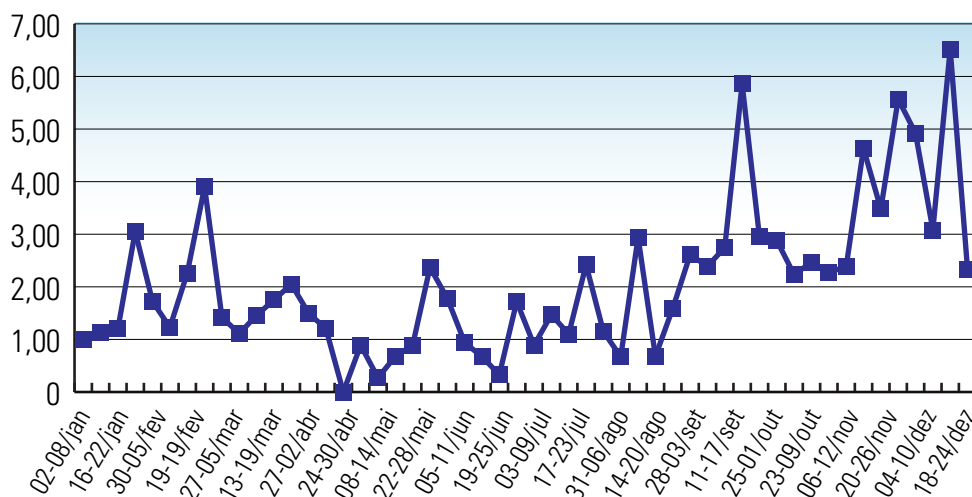
Aeroporto	Cidade
Internacional de Brasília/Pres Juscelino Kubitschek	Brasília
Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim	Rio de Janeiro
Internacional de Porto Alegre/Salgado Filho	Porto Alegre
Internacional de Recife/Guararapes	Recife
Internacional de Belém/Val-de-Cans	Belém
Internacional de Manaus/Eduardo Gomes	Manaus
Internacional de Fortaleza/Pinto Martins	Fortaleza
Internacional de Campinas/Viracopos	Campinas
Internacional de Salvador/Dep Luís Eduardo Magalhães	Salvador
Internacional de Curitiba/Afonso Pena	São José dos Pinhais
Internacional de Florianópolis/ Hercílio Luz	Florianópolis
Internacional de Cuiabá/Marechal Rondon	Cuiabá
Internacional de Belo Horizonte/Confins - Tancredo Neves	Belo Horizonte
Internacional de Natal/Augusto Severo	Natal
Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares	Maceió
Rio de Janeiro/Santos Dumont	Rio de Janeiro
São Paulo/Congonhas	São Paulo
Goiânia/Santa Genoveva	Goiânia
Vitória/Goiabeiras	Vitória
Campo Grande	Campo Grande
Cataratas	Foz do Iguaçu
Marechal Cunha Machado	São Luís

TEMPO DE ATENDIMENTO DE SERVIÇOS

Tão importante quanto alcançar um objetivo é manter resultados. Em 2011, a ANAC conseguiu melhorar o tempo de atendimento de dois serviços: Agendamento de Vistorias de aeronaves e Auditorias nacionais de empresas de manutenção aeronáutica para a inclusão de novos serviços.

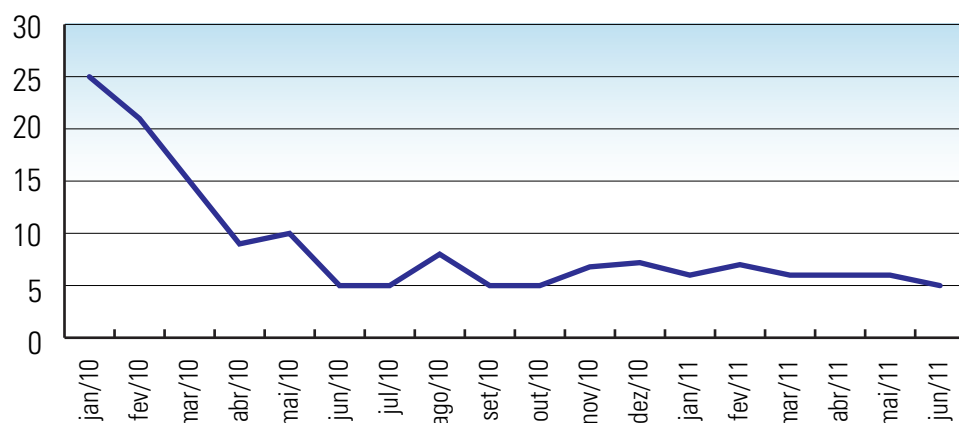
O tempo de atendimento para agendamento de vistorias sofreu uma redução significativa ao longo de 2010. Em 2011 o tempo médio de atendimento foi mantido em níveis aceitáveis, apesar do aumento da demanda ocorrido no final do ano, como observado no gráfico a seguir.

Vistorias: Tempo Médio de Atendimento (TMA)



Em 2010, o tempo médio de processamento das solicitações ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) foi reduzido. A redução foi mantida em 2011, atingindo um tempo médio de atendimento de 5,1 dias - redução de cerca de 80% em relação ao verificado no início em 2010, conforme demonstra o gráfico a seguir:

Tempo de processamento de solicitações



O que é o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)?

É o serviço da ANAC responsável pelo registro das aeronaves civis brasileiras, que envolve, dentre outras, as seguintes atividades:

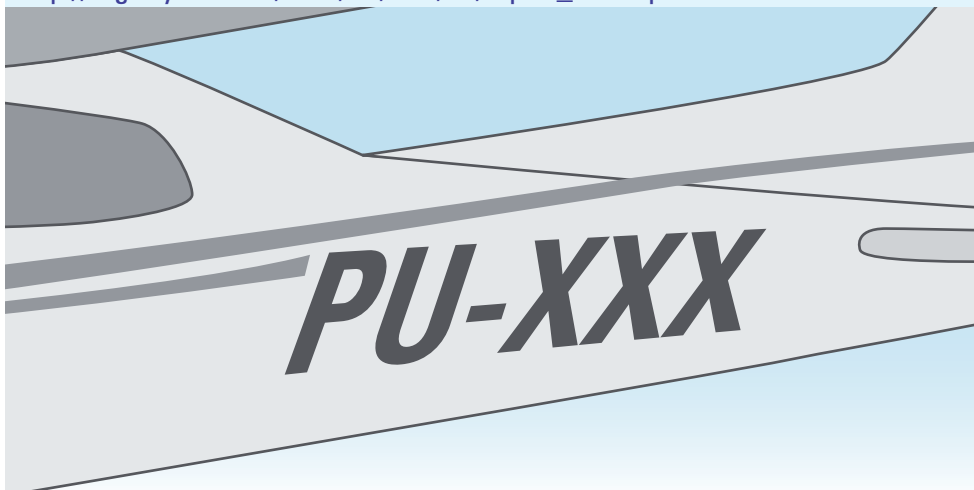
- Emitir certificados de matrícula (C.M.) e certificados de aeronavegabilidade (C.A.);
- Reservar marcas;
- Atualizar endereços;
- Registrar documentos que formalizem propriedade, uso ou posse de aeronave;
- Inscrever e levantar gravames;
- Disponibilizar informações desses registros (certidão).

O que significam as letras e os números contidos na fuselagem dos aviões?

São as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave. A marca de nacionalidade é estabelecida pela OACI, e identifica o país de origem. No Brasil, por exemplo, as marcas de nacionalidade são PT, PP, PR e PU. As letras que aparecem logo após a marca de nacionalidade indicam a matrícula.

Para conferir as marcas de nacionalidade de todos os países membros da OACI, acesse:

http://legacy.icao.int/icao/en/anb/fls/alpha_State.pdf



Por meio da combinação completa (marca de nacionalidade + matrícula, por exemplo, PT-XXX), é possível verificar pela internet a situação de uma aeronave na ANAC. Basta acessar o seguinte endereço:

http://www2.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab.asp

VIGILÂNCIA CONTINUADA

Empresas, produtos e profissionais certificados pela ANAC estão sujeitos a continua vigilância. Ações de fiscalização ocorrem periodicamente, com o objetivo de manter a segurança e a confiabilidade das operações.

Conheça um pouco sobre o universo de entidades e profissionais da aviação civil no Brasil:

Entidades/Provedores de Serviço/Serviços	Total no Brasil
Empresas Aéreas Regulares - Regidas sob o regulamento RBAC121	17
Empresas Aéreas – Regidas sob o regulamento RBAC 135	190
Empresas de Serviços Aéreos Especializados – SAE (80% das empresas SAE são aeroagrícolas)	362
Centros de Instrução de Aviação Civil, Escolas, Universidades, Aeroclubes e Órgãos Públicos com cursos autorizados, regidos sob o regulamento RBAC 141	314
Aeroclubes regidos sob o regulamento RBHA 140	127
Centros de Treinamento – regidos sob o regulamento RBHA 142 (Brasil e Exterior)	35
Empresas Aéreas Estrangeiras – regidas sob o regulamento RBAC 129 (32% das empresas estrangeiras são da Europa)	54
Empresas de Manutenção de Aeronaves nacionais válidas	483
Empresas de Manutenção de Aeronaves estrangeiras	104
Empresas Fabricantes de Produtos Aeronáuticos	11
TOTAL DE ENTIDADES/PROVEDORES DE SERVIÇOS/ SERVIÇOS	1697

Pessoal	Total no Brasil
Pilotos	19.839
Comissários	10.656
Mecânicos de Voo e Manutenção Aeronáutica	12.007
DOV	388
TOTAL DE PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO CIVIL	42.890

Processo de fiscalização de inspeções de rampa

A ANAC criou um grupo para gerenciar as atividades de inspeção de rampa, e conseguiu, pela centralização das ações, monitorar resultados.

Ao final de 2010 foi elaborado o Plano de Trabalho Anual, que teve como base as atividades de fiscalização programadas no Programa de Vigilância Continuada (PVC), bem como a quantidade de empresas e respectivos níveis de risco.

As inspeções realizadas após a criação do grupo alcançaram os seguintes números até 31 de dezembro de 2011:

Status Rampa 2011						
	aeronave 121	aeronave 135	aeronave 129	TOTAL	Inspeções com "Não Conformi- dades"	Inspeções sem "Não Conformi- dades"
QUANT.	277	14	35	326	56	270
(%)	85,0	4,3	10,7	100	17,2	82,8

No ano de 2011 foram formados 21 Inspetores de Aviação Civil (INSPACS) aptos a efetuar inspeções de rampa.

Operações baseadas em performance (PBN)

O contínuo crescimento da aviação civil demanda também um crescimento da capacidade de operação das aeronaves no espaço aéreo brasileiro. Como o espaço aéreo é limitado, a solução encontrada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) foi utilizá-lo de forma mais eficiente, com base no desempenho das aeronaves.

A estratégia é chamada de Conceito PBN, e resulta em benefícios para os operadores, como o aumento do nível de segurança das operações, maior número de rotas otimizadas, redução do tempo de voo, diminuição de atrasos, maior flexibilidade de operações e menor consumo de combustível.

A implementação do Conceito PBN no Brasil ocorreu em outubro de 2011.

Limitações de Operação de Aviões Subsônicos a Reação

Ao final do ano de 2010, foi observada a possibilidade de existência de aeronaves civis brasileiras que não atendiam ao descrito no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 91 no que se refere aos requisitos de ruído.

Após notificações aos operadores e processamento das respostas, as aeronaves foram suspensas.

Operação Espaço Livre

Em fevereiro de 2011, a ANAC assinou um termo de cooperação técnica para a execução do Programa “Espaço Livre - Aeroportos”, desenvolvido pela Corregedoria Nacional de Justiça, cuja meta é a remoção das aeronaves sob custódia da justiça estacionadas em aeroportos nacionais. Também assinaram o termo Conselho Nacional de Justiça (CNJ), Ministério da Defesa, Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP), Tribunal de Contas da União (TCU), Tribunal de Justiça de São Paulo, Ministério Público do Estado de São Paulo e Infraero.

Coube à ANAC realizar avaliação técnica das aeronaves, para verificação quanto ao estado de perecimento.

Iniciado nas aeronaves da VASP e Transbrasil estacionadas nos aeroportos de Congonhas e de Brasília, o trabalho consiste na abertura de processo, notificação dos proprietários para o acompanhamento das vistorias, designação de inspetores para a realização das vistorias, coordenação dos processos e envio do relatório final para o CNJ, que determinará as ações que serão tomadas.

No Brasil há um total de 167 aeronaves abandonadas ou sob custódia da justiça estacionadas nos pátios dos aeroportos.

Em 2011 foram vistoriadas 39 aeronaves, tendo sido constatado pela ANAC o perecimento de 27.

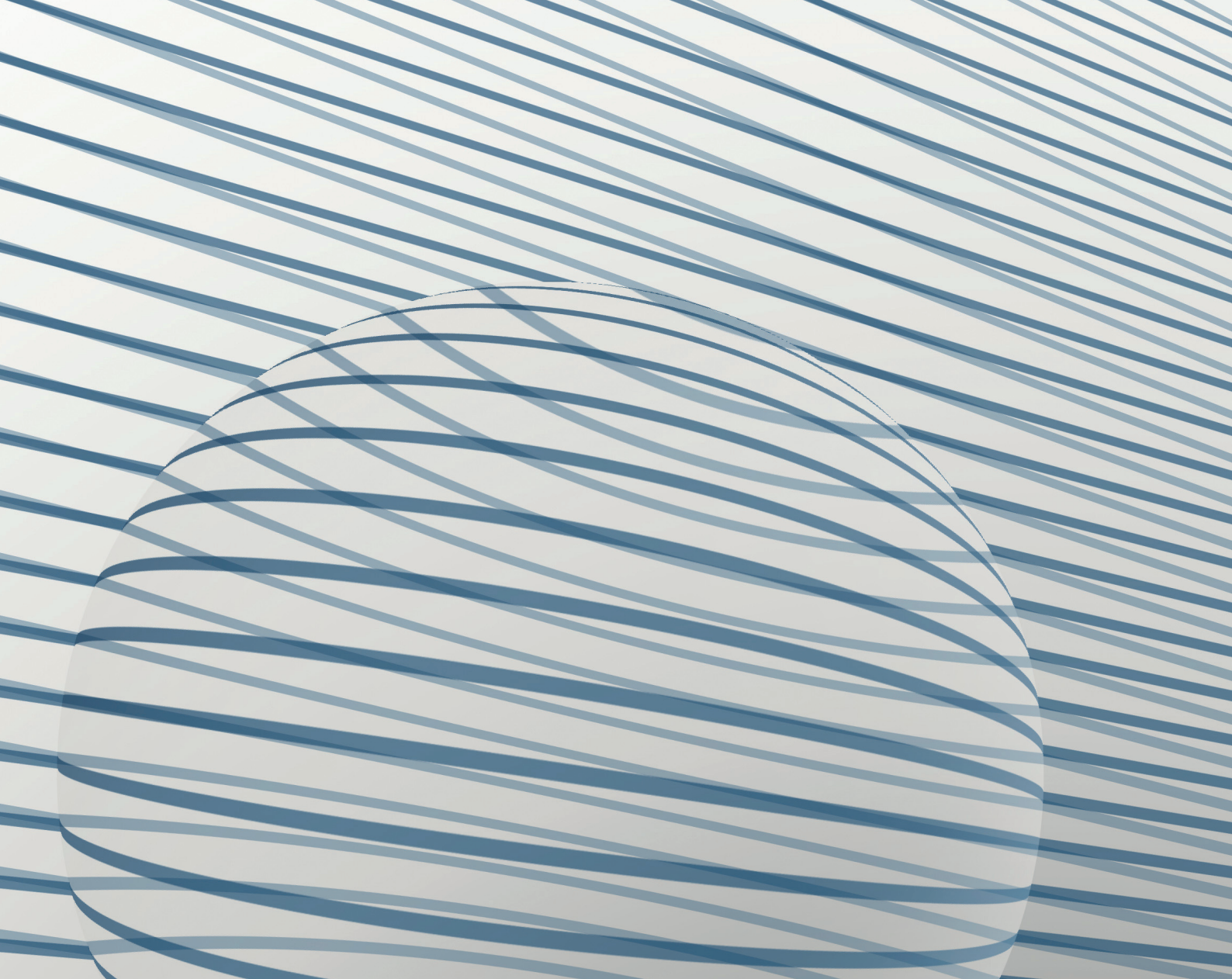
Proficiência Linguística

Todos os pilotos de voos internacionais devem apresentar em seus Certificados de Habilitação Técnica (CHT) a averbação de proficiência linguística. A proficiência em Língua Inglesa é fator de segurança importante, uma vez que a comunicação em voos internacionais entre aeronave e apoio em solo é realizada nesse idioma. É fundamental que a tripulação seja capaz de interpretar e adotar os comandos corretamente.

Para comprovar proficiência linguística, os pilotos devem demonstrar habilidade de falar e entender a linguagem utilizada em comunicações radiotelefônicas, pela realização de um teste de inglês chamado Santos Dumont English Assessment.

O candidato pode apresentar seis níveis de proficiência linguística: expert (6), avançado (5), operacional (4), pré-operacional (3), elementar (2) e pré-elementar (1). No entanto, para compor a tripulação técnica de voo internacional os pilotos devem comprovar proficiência linguística nível 4, 5 ou 6.

Em 2011 a ANAC realizou 2.702 fiscalizações correntes e outras 680 avaliações de proficiência linguística.



AMPLIAÇÃO DAS ROTAS E FREQUÊNCIAS INTERNACIONAIS

AMPLIAÇÃO DAS ROTAS E FREQUÊNCIAS INTERNACIONAIS

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

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

Esses acordos, realizados em trabalho conjunto com o Ministério de Relações Exteriores, disciplinam o número de frequências que podem ser operadas e a quantidade de empresas que podem atuar no mercado, além de definirem as localidades que podem ser atendidas em cada país.

Nos acordos, a ANAC busca eliminar restrições à oferta de novos serviços e combater reservas de mercado. Cada uma das negociações é precedida de estudos sobre a economia do país com o qual se pretende efetuar ou rever um acordo, de modo a possibilitar uma visão geral sobre a importância das relações do país com o Brasil. Tudo com o objetivo de criar condições para a melhoria dos serviços oferecidos ao usuário e contribuir para o desenvolvimento nacional.

Frequências Internacionais

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

ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS

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

No ano de 2011, foram realizadas as seguintes Reuniões de Consulta:

I) Brasil/México: 25 e 26 de janeiro, Rio de Janeiro (RJ)

Ficou acordado que Brasil e México podem definir suas próprias políticas tarifárias, ou seja, são livres para estabelecer os preços de passagens dos voos originados em seu território. Além disso, passa a ser permitido o arrendamento e intercâmbio de aeronaves entre empresas dos países.

II) Brasil/União Europeia: 01 a 03 de fevereiro, Bruxelas (Bélgica)

Os entendimentos criam a possibilidade de novos serviços e oferecem maior liberdade para que empresas aéreas possam explorar voos diretos entre Brasil e países da União Europeia. O objetivo é aumentar a concorrência entre empresas, reduzindo os preços das viagens aéreas com destino à Europa e melhorando a qualidade do serviço para o consumidor. As negociações proporcionarão também o aumento do número de cidades brasileiras atendidas por serviços internacionais de transporte aéreo e a ampliação de destinos europeus servidos por rotas diretas com o Brasil. O acordo ainda precisa ser assinado pelas partes e, até que isto ocorra, permanecerão válidos os acordos bilaterais existentes com países europeus.

III) Brasil/Rússia: 08 e 09 de fevereiro, Rio de Janeiro (RJ)

As negociações tiveram como objetivo aumentar o número de cidades brasileiras que podem ser atendidas por serviços internacionais de transporte aéreo e abrir a possibilidade, às empresas aéreas dos países, de realizarem operações de código compartilhado com empresas de outros países nos trajetos entre Brasil e Rússia.

IV) Brasil/Canadá: 16 a 18 de fevereiro, Rio de Janeiro (RJ)

A reunião foi marcada pelas discussões sobre a implementação de um acordo de Céus Abertos, que permitirá a realização de número ilimitado de voos entre os países, possibilitando o incremento das relações comerciais e de turismo entre Brasil e Canadá.

V) Brasil/Costa Rica: 21 e 22 de fevereiro, San José (Costa Rica)

Foram definidas no encontro a garantia de livre concorrência entre empresas e a flexibilidade das operações aéreas (liberdade de determinação de origem e destino, de quantidade de voos e de tarifas). O novo acordo, formalizado em 22 de fevereiro, possibilita às empresas atuarem em código compartilhado com empresas de outros países.

VI) Brasil/Cuba: 24 e 25 de fevereiro, Havana (Cuba)

Entre outros assuntos, foram decididas a adoção de liberdade tarifária e a ampliação da quantidade de voos que podem ser autorizados entre os

dois países, além da permissão de operação em código compartilhado com empresas de terceiros países.

VII) Brasil/Colômbia: 14 de novembro, Rio de Janeiro (RJ)

Na reunião, foi aberta a possibilidade de realização de operações em código compartilhado com empresas de terceiros países.

VIII) Brasil/Panamá: 21 de novembro, Rio de Janeiro (RJ)

Os países ratificaram o aumento de capacidade acordado por troca de correspondência em março de 2011. Além disso, ficaram acordados: novo aumento de capacidade para operações mistas e livre capacidade para operações exclusivamente cargueiras, abertura do quadro de rotas, habilitação de direitos irrestritos de tráfego acessório em 5ª liberdade e liberdade tarifária.

Foram realizadas ainda as seguintes negociações por trocas de correspondências:

IX) Brasil/Portugal: 21 de março.

Os entendimentos autorizam novos voos entre Lisboa e Porto Alegre, como antecipação do incremento gradual do número de voos a serem ofertados entre os dois países a partir da assinatura formal do Acordo sobre Transporte Aéreo entre Brasil e União Europeia.

X) Brasil/Alemanha: 04 de abril.

Na negociação foi acordada a ampliação da quantidade de voos que podem ser realizados entre os dois países.

XI) Brasil/Rep. Dominicana: 14 de junho.

Entre outros assuntos, foi estabelecida cláusula de liberdade tarifária e a livre determinação de capacidade. O objetivo das medidas é garantir a livre concorrência entre empresas e a flexibilidade das operações aéreas.

XII) Brasil/Países Baixos: 1º de julho.

Os entendimentos incluíram a cidade do Rio de Janeiro no quadro de rotas do acordo, anteriormente restrito a outros pontos do território brasileiro. Dessa forma, viabilizou-se a introdução do voo direto Amsterdam- Rio de Janeiro, operado pela empresa holandesa KLM.

XIII) Brasil/Paraguai: 17 de agosto.

As negociações tiveram como objetivo atualizar cláusulas do acordo de forma a garantir a livre concorrência entre empresas e a flexibilidade das operações aéreas, instituindo cláusulas de liberdade tarifária e de livre capacidade para estabelecimento de voos.

Liberdades do Ar

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

Primeira liberdade: direito de sobrevoo do território de um Estado estrangeiro.

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

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

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

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

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

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

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

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

ANÁLISE DE MERCADOS INTERNACIONAIS

As análises de mercado auxiliam a ANAC na negociação de novos Acordos de Serviços Aéreos. É por meio desses estudos que a Agência identifica países com os quais deseja aumentar rotas e frequências.

Além de promoverem o acompanhamento do impacto regulatório das negociações de acordos de serviços aéreos, os dados são utilizados na formulação de políticas públicas específicas para o setor de transporte aéreo internacional.

Entre os estudos estão os Boletins Informativos de Análise de Mercados Aéreos Internacionais. Os informativos contêm dados sobre passageiros, carga, conectividade aérea, turismo e relações comerciais de cada um dos mercados analisados – Argentina, EUA, União Européia e América do Sul. Em 2011, foram divulgadas edições trimestrais e a edição anual com dados consolidados para cada um desses mercados.

Outra ferramenta de análise de mercado são os Indicadores de Conectividade Internacional do território brasileiro. Monitorados periodicamente, os dados apresentam: a) os países e respectivos destinos internacionais diretamente conectados com o Brasil por voos regulares; b) a presença do transporte aéreo internacional pelas cidades brasileiras; e c) dimensionamento da oferta, dada pelo quantitativo de empresas aéreas que atuam no mercado.

Além disso, a ANAC adotou nova metodologia para a racionalização da atuação da Agência no âmbito das negociações de Acordos de Serviços Aéreos. Foram estabelecidos, por exemplo, critérios econômicos e técnicos para a hierarquização dos acordos que precisam ser atualizados, assim como definidos indicadores para a identificação de mercados potenciais.

Um desses indicadores é o Índice de Restritividade, que demonstra o grau de reestrutividade (barreiras para a expansão de serviços) ou liberalidade (facilidade para a expansão de serviços) dos Acordos de Serviços Aéreos. Por meio do índice, é possível estabelecer um ranking de prioridades, utilizado em renegociações ou atualizações de acordos e, também, em novos acordos de serviços aéreos.

O outro componente da metodologia é um Índice de Relevância do país no mercado de transporte aéreo internacional, contemplando todos os países que integram a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). O índice é produzido de acordo com as seguintes variáveis: total de passageiros, tamanho da frota das empresas internacionais, corrente de comércio com o Brasil e PIB per capita.

A partir da utilização dos indicadores citados anteriormente, foram selecionados no decorrer do ano determinados países para elaboração de Análises de Mercados Aéreos Internacionais – Barbados, Equador, Trinidad e Tobago, Suriname, Curaçao, Panamá, Nova Zelândia, Colômbia e Albânia. Esses estudos contêm informações gerais sobre o país, tais como indicadores sócio-econômicos, política externa, relações econômicas e comerciais com o Brasil, dados sobre comércio exterior, turismo e transporte aéreo.

ATUAÇÃO INTERNACIONAL

A ANAC tem como atribuição representar o país junto aos organismos internacionais de aviação civil. A Agência está presente, por exemplo, na representação permanente do Brasil na sede da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em Montreal (Canadá), ao lado de representantes do Ministério das Relações Exteriores, do Departamento do Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica (DECEA) e do Departamento de Polícia Federal. Ligada à Organização das Nações Unidas (ONU), a OACI conta atualmente com 191 países-membros, inclusive o Brasil.

O órgão é considerado o fórum mundial para a aviação civil, tendo como objetivo o desenvolvimento da navegação aérea internacional e a organização e progresso do transporte aéreo, de modo a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento da aviação civil. Membro do Conselho da OACI desde sua fundação, o Brasil tem adotado a maior parte das normas e práticas recomendadas pelo órgão.

Os mais importantes eventos internacionais de aviação civil também contam com a participação de representantes da ANAC. Nesses eventos, temas relevantes para o setor são debatidos com representantes de outros países, por meio do intercâmbio de conhecimentos e experiências. No ano de 2011, a Agência participou dos seguintes eventos:

Seminário Práctico de instrucción de La OACI relativo a los Planes de acción de los Estados: 02 a 04 de maio, Cidade do México (México)

O evento debateu atividades de redução de emissão de CO₂ na aviação civil, entre elas metodologia específica elaborada pela OACI para a elaboração de Planos de Ação de redução de Emissões de poluentes. O objetivo é auxiliar os países a cumprir a Resolução OACI A-37, que contém políticas e práticas sobre proteção ao meio ambiente.

LXXXIV Reunião Ordinária do Grupo do Mercado Comum (GMC/MERCOSUL): 12 a 15 de junho, Assunção (Paraguai)

A ANAC apresentou proposta de criação de um subgrupo de trabalho, no âmbito do GMC/MERCOSUL, para tratar de temas relacionados à aviação civil. Com o intuito de avançar nas discussões, foi realizado encontro bilateral com a delegação do Paraguai. A proposta brasileira cumpre uma lacuna importante: não existe, no MERCOSUL, um fórum específico para tratar de temas relacionados ao setor aeronáutico e ao crescente processo de integração das cadeias produtivas dos setores aeronáuticos dos países.

A ANAC participou também de outra reunião do GMC/MERCOSUL, realizada em Montevideu (Uruguai), nos dias 14 e 15 de setembro de 2011. No encontro, o representante da ANAC ministrou uma apresentação sobre a criação do Subgrupo de Trabalho – Aviação Civil à Plenária do Grupo.

26ª Reunião do Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos do Transporte Aéreo (GEPEJTA): 29 a 31 de março, cidade da Guatemala (Guatemala)

A ANAC foi responsável pela coordenação da participação brasileira no evento, promovido pela Comissão Latinoamericana de Aviação Civil (CLAC). Formado por especialistas dos 22 países que compõem a CLAC, o grupo tem caráter consultivo. Emite recomendações sobre o encaminhamento dos temas analisados e propostas de atos normativos, quando necessário, ao Comitê Executivo da Comissão ou mesmo à Assembleia-Geral da Organização, órgão deliberativo máximo da CLAC.

O grupo tem importância estratégica para o país, pois o Brasil ocupa a Primeira Vice-Presidência da CLAC no biênio 2011/2012, sendo responsável pela Macro-tarefa Capacitação. Além disso, divide com o Equador a condução das discussões sobre a proposta de criação de um sistema estatístico integrado entre os países do bloco.

81ª Reunião do Comitê Executivo da Comissão Latinoamericana de Aviação Civil (CLAC): 27 e 28 de julho, Cartagena de Índias (Colômbia)

O Comitê Executivo é o órgão gestor da Comissão Latinoamericana de Aviação Civil (CLAC). Suas principais responsabilidades são administrar, coordenar e dirigir o programa de trabalho estabelecido pela Assembleia, podendo formar Comitês e Grupos de Trabalho ou de Especialistas, sempre que necessário.

Os membros do comitê alocam entre si as seis macro-tarefas constantes do Plano Estratégico aprovado pela Assembleia, responsabilizando-se, assim, pelo desenvolvimento das tarefas necessárias ao atingimento dos objetivos acordados segundo o cronograma aprovado.

27ª Reunião do Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos do Transporte Aéreo (GEPEJTA): 13 a 15 de setembro, São José (Costa Rica)

Durante a reunião, a delegação brasileira apresentou Notas de Estudo elaboradas para cada uma das tarefas constantes do Plano de Trabalho da Macro-tarefa Capacitação. Além disso, informou sobre o cumprimento do programa de capacitação aprovado pela última Assembleia, para o período 2011-2012.

4ª Reunião ordinária da Comunidade de Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL): 24 de novembro de 2011, Rio de Janeiro

O Brasil foi o organizador do 4º encontro anual da Comunidade de Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL), entidade que promove a cooperação institucional entre autoridades de aviação civil dos países de língua portuguesa.

Durante 2011 foram executadas ações pela ANAC no âmbito do Projeto de Formação e Capacitação de Inspetores de Aviação Civil da CAACL, o qual fora previsto em reunião anterior como um dos itens do Programa de Trabalho da CAACL.

Nesta mesma reunião os Presidentes das autoridades de aviação civil de Brasil e Cabo Verde assinaram um projeto de cooperação técnica internacional na área de aviação civil. Concebido em parceria com a Agência Brasileira de Cooperação do Ministério das Relações Exteriores, o projeto tem como foco a capacitação de técnicos cabo-verdianos nas áreas de segurança operacional (*safety*) e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (*security*).

4ª Convocatória do Projeto Diálogos Setoriais Brasil – União Europeia

A ANAC teve três ações contempladas na 4ª Convocatória do Projeto, que visa ao intercâmbio de conhecimentos e experiências entre os países. Tais ações incluem a realização dos seguintes eventos: a) oficinas de trabalho nas áreas de segurança operacional e segurança da aviação civil; b) seminário sobre estratégias para o desenvolvimento sustentável do transporte aéreo; e c) conferência sobre aviação civil e grandes eventos esportivos. Conforme cronograma submetido à aprovação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), gestor do Projeto no Brasil, as ações serão executadas no 1º semestre de 2012.

Reunião do Conselho de Autoridades do Acordo de Fortaleza: 28 de novembro de 2011, Lima (Peru)

Foram discutidos temas como a harmonização de procedimentos de aprovação de voos exploratórios e a definição de uma proposta conjunta para a diferenciação de tarifas aeroportuárias em voos subregionais.

O encontro serviu também para que fosse formalizada a transferência da Presidência da entidade, da autoridade peruana para a autoridade argentina.

ÓRGÃOS INTERNACIONAIS DE AVIAÇÃO CIVIL E AUTORIDADES IMPORTANTES DE OUTROS PAÍSES

Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)

Órgão internacional de aviação civil ligado à Organização das Nações Unidas (ONU), possui atualmente 191 países-membros, entre eles o Brasil. Sediada em Montreal (Canadá), a organização possui escritórios regionais na Tailândia, Quênia, França, Egito, México, Peru e Senegal. Os principais objetivos do órgão são: o desenvolvimento dos princípios e técnicas de navegação aérea internacional e o fortalecimento da segurança, eficiência, economia e desenvolvimento do transporte aéreo. Apesar de promover o entendimento político entre os países, padronizar procedimentos, demonstrar as melhores práticas regulatórias e trabalhar pela implementação de políticas comuns, a OACI não impõe suas recomendações, respeitando a soberania de seus membros.

Como signatário da Convenção de Chicago (principal documento em matéria de navegação aérea internacional) e membro do Conselho da OACI desde sua fundação, o Brasil avalia a conveniência da adoção de todas as normas e práticas recomendadas pela Organização. Assim, ainda que algumas dessas recomendações não sejam adotadas pela autoridade de aviação civil nacional, o Brasil tem optado pela adoção da maior parte das normas e práticas recomendadas pela OACI.

Conheça a OACI:

www.icao.int

Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)

Tem como principal objetivo dotar os Estados participantes de uma estrutura adequada para discutir e planejar as medidas para cooperação e coordenação das atividades de aviação civil latino-americanas. Fazem parte da organização, além do Brasil, os Estados situados na América do Sul e na América Central, incluindo o México e os Estados do Caribe (área geográfica denominada América Latina). A sede da CLAC está localizada em Lima (Peru).

Conheça a CLAC:

<http://clacsec.lima.icao.int/>

Conselho da OACI

O Conselho é um órgão permanente da OACI, composto por 36 países. O Brasil vem sendo eleito para o Conselho desde a criação da OACI, o que faz do Brasil um país de tradição na aviação civil internacional.

O órgão é eleito pela Assembleia — composta por todos os membros da OACI — para um mandato de três anos. O Conselho tem o poder, por exemplo, de aprovar emendas à Convenção de Chicago (principal documento sobre o direito aéreo internacional), que estão sujeitas a ratificação pelos países-membros. Além disso, publica informações para o progresso da navegação aérea e do transporte aéreo, reporta-se aos países-membros sobre infrações à Convenção de Chicago e apura falhas na execução de recomendações de segurança. Em geral, o Conselho é responsável pelo direcionamento das ações da OACI, adotando as medidas necessárias para manter a segurança e a regularidade do transporte aéreo internacional.

Membros do Conselho da OACI: Argentina, Austrália, Bélgica, Brasil, Burkina Faso, Camarões, Canadá, China, Colômbia, Dinamarca, Egito, França, Alemanha, Guatemala, Índia, Itália, Japão, Malásia, México, Marrocos, Nigéria, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Rússia, Arábia Saudita, Cingapura, Eslovênia, África do Sul, Espanha, Suazilândia, Uganda, Emirados Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos e Cuba.

Fonte: ICAO. DOC 9952. Annual Report of the Council 2010. Document for the session of the Assembly in 2013. Disponível em:

http://www.icao.int/publications/Documents/9952_en.pdf

FAA (*Federal Aviation Administration*)

Autoridade em aviação civil dos Estados Unidos, sediada em Washington, D.C. As normas e práticas da agência vêm, ao longo dos anos, influenciando grande parte das autoridades de aviação no mundo. A agência foi criada pelo *Federal Aviation Act*, de 1958, com o nome *Federal Aviation Agency*. O nome *Federal Aviation Administration* passou a ser adotado a partir de 1967, quando se tornou parte do Departamento de Transportes dos EUA.

Conheça a FAA:

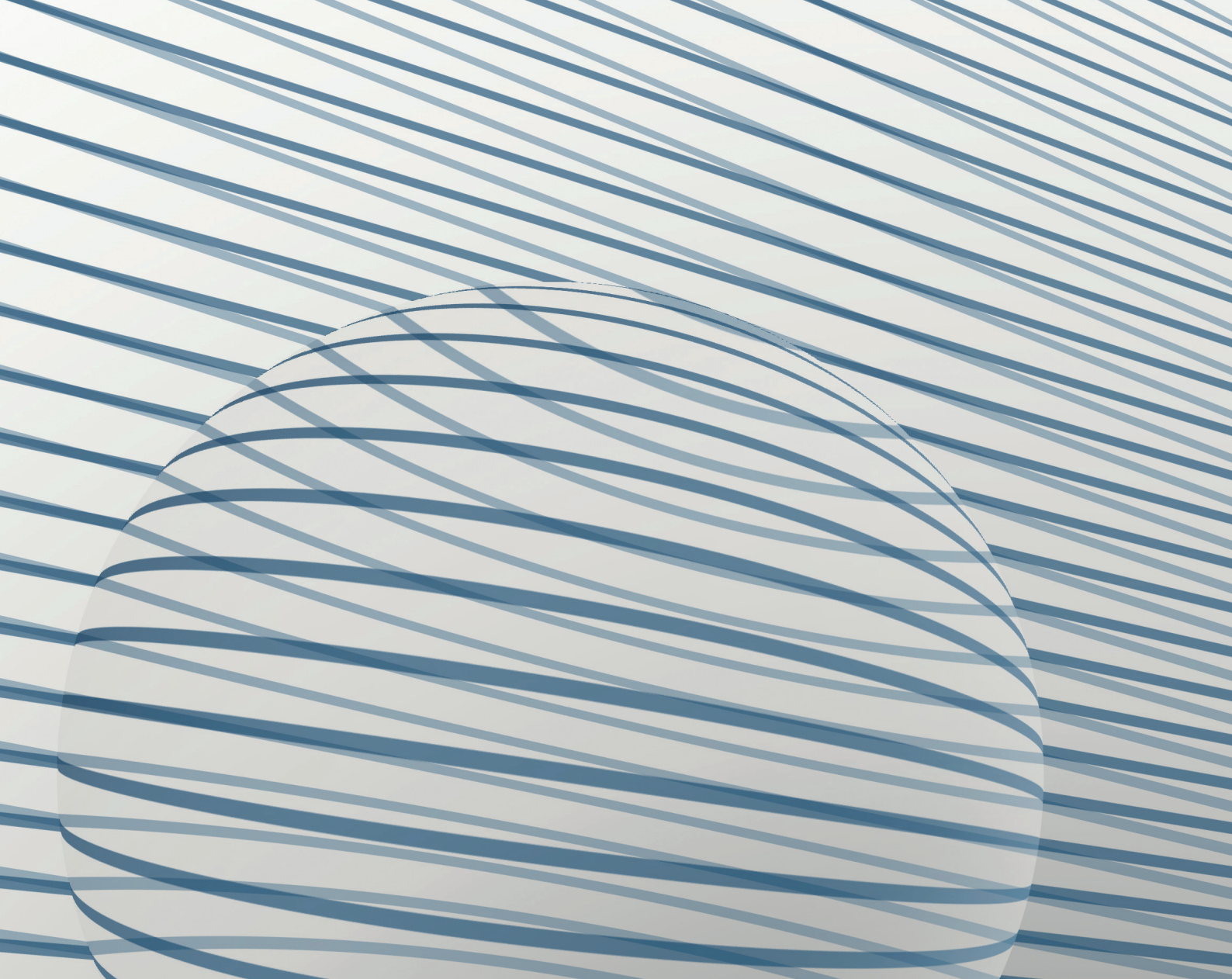
www.faa.gov

EASA (*European Aviation Safety Agency*)

Criada em 2003, com sede em Colônia (Alemanha), é a peça central da União Europeia para a segurança da aviação civil, promovendo padrões de segurança e de proteção ao meio ambiente. Acompanha a implementação de padrões, por meio de inspeções realizadas nos países-membros, e provê conhecimento técnico, treinamento e pesquisa

Como uma empresa aérea internacional recebe autorização para operar no Brasil?

O processo de autorização de uma empresa estrangeira para operar no Brasil é composto de três etapas. A primeira dessas etapas é a designação, que consiste em ato de Governo a Governo, pela via diplomática, por meio do qual o Governo de um país indica uma empresa para operar os serviços aéreos previstos em um acordo previamente celebrado entre os dois países. As demais etapas são a autorização de funcionamento e a autorização para operar serviços aéreos.



AUMENTO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

AUMENTO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

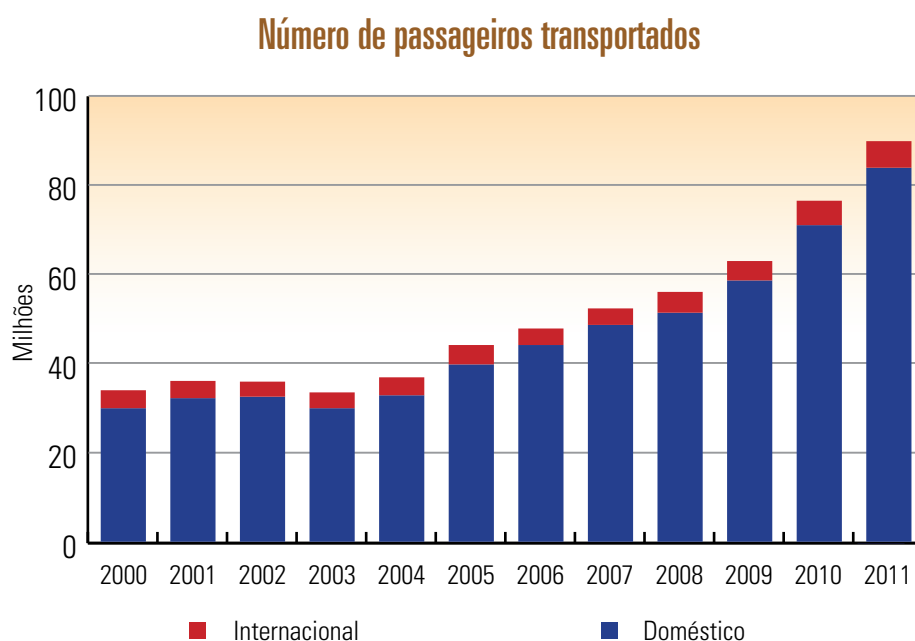
Ampliar o acesso seguro e adequado ao transporte aéreo é um dos principais objetivos da ANAC. Isso porque o transporte aéreo promove desenvolvimento, seja pela circulação de pessoas e mercadorias que proporciona, seja pela geração de empregos e movimentação financeira.

Para possibilitar que as pessoas viajem mais, a ANAC vem atuando na ampliação do transporte aéreo brasileiro, por meio de ações de estímulo à concorrência entre as empresas. Isso significa mais voos e mais opções para o passageiro, além de preços mais acessíveis e serviços diferenciados.

Em 2011, o número de passageiros transportados por empresas brasileiras de transporte aéreo público alcançou a marca de aproximadamente 90 milhões, gerando um crescimento de 17,60% se comparado ao ano de 2010.

Desses 90 milhões, em torno de 84 milhões viajaram em voos domésticos, e por volta de seis milhões em voos internacionais, fazendo com que o crescimento dos mercados doméstico e internacional atingisse a marca de 18,30% e 8,61%, respectivamente.

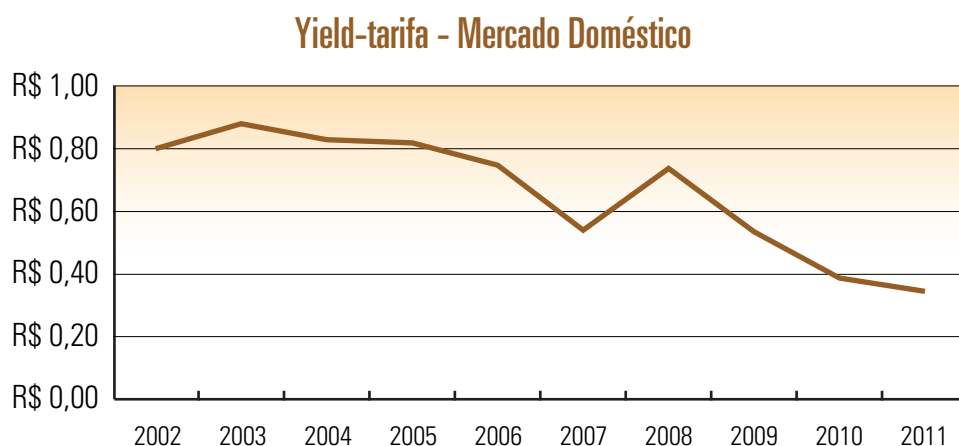
O gráfico abaixo ilustra o número anual de passageiros transportados por empresas brasileiras de transporte aéreo público regular, em voos regulares e não regulares.



O aumento do número de pessoas que optam pelas viagens de avião é resultado, entre outras coisas, da redução dos preços das passagens. Para verificar a estimativa de preços em voos domésticos, a ANAC utiliza o índice “Yield-tarifa”, que mede o valor que cada passageiro pagou em suas viagens, por quilômetro de voo.

Em 2011, o valor do Yield-tarifa, já corrigido pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), foi de R\$ 0,34. Isso significa que os preços das passagens aéreas tiveram uma redução de 10,97% em relação a 2010.

O gráfico abaixo demonstra o valor do Yield-tarifa ao longo dos anos, de 2002 a 2011:



Voos regulares e voos não-regulares

Voos regulares

São aqueles que possuem periodicidade e horários definidos, ou seja, possuem Horários de Transporte (HOTRAN). É o caso das empresas aéreas que operam voos periódicos nos aeroportos, em dias da semana e horários fixos. As tabelas de HOTRAN contêm dados como horários de pouso e decolagem, escalas, fabricantes e modelo das aeronaves autorizadas a realizar determinado voo, vigência do horário de transporte, natureza do voo (doméstico, internacional, regional ou especial), entre outros dados.

Consulte a base de dados de HOTRAN na página da ANAC na internet:

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

Voos não-regulares

São realizados eventualmente e não necessitam de HOTRAN. Exemplos de voo não-regular são os voos fretados e os voos de empresas de táxi aéreo.

Liberação de tarifas aéreas

A liberação das tarifas aéreas foi uma das iniciativas da ANAC que mais contribuíram para o aumento de passageiros transportados nos últimos anos.

Sob o regime de liberdade tarifária, as próprias empresas podem definir os preços de suas passagens, o que estimula a concorrência.

Até 2009 vigorava para os voos internacionais o sistema de banda tarifária.

Assim, mesmo que uma empresa tivesse condições de oferecer preços menores, o sistema impedia valores abaixo do preço-mínimo estipulado.

A participação da ANAC foi decisiva para reverter esse quadro, liberando gradualmente os preços das passagens internacionais.

CONCESSÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Em maio de 2011 foi lançado o edital de licitação para a concessão do aeroporto situado no município de São Gonçalo do Amarante, região metropolitana de Natal (Rio Grande do Norte). O aeroporto será um dos principais da Região Nordeste, podendo funcionar inclusive como hub regional tanto para operações domésticas como internacionais.

Em 11 de outubro de 2011, por meio da Decisão nº 111 da Diretoria da ANAC, foi homologado o processo licitatório do Edital de Leilão nº1/2011 e adjudicado o objeto do contrato ao vencedor, o Consórcio Inframérica, formado pelas empresas Infravix Participações S/A e Corporación América S/A.

O prazo de concessão é de 28 anos, divididos em três anos para construção e 25 anos para exploração. O Terminal de Passageiros do aeroporto tem previsão de área construída de 41.254 m².

Segundo estimativas dos estudos de demanda, no primeiro e no último ano de concessão o aeroporto de São Gonçalo do Amarante terá:

- a) movimento anual de passageiros de 2,9 milhões e 11,4 milhões, respectivamente;
- b) movimento anual de pouso e decolagem de 22.000 e 98.000 aeronaves, respectivamente, considerando, nesse montante, operações domésticas (regulares e não-regulares), internacionais (regulares e não-regulares) e de aviação geral; e

c) movimento anual de carga embarcada e desembarcada (incluindo mala postal) de 39,2 mil toneladas e movimento anual de carga importada e exportada de 13,5 mil toneladas, para o último ano da concessão.

A contratação e coordenação dos estudos de viabilidade técnica econômica e ambiental (EVTEA) do aeroporto ficaram sob a de responsabilidade do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), enquanto o desenvolvimento do modelo regulatório, documentos jurídicos e execução e acompanhamento do processo ficaram a cargo da ANAC.

A concessionária terá deveres específicos em relação à qualidade dos serviços prestados, informações a serem disponibilizadas, investimentos a realizar, governança corporativa, manutenção dos bens, e, sobretudo, seguros e garantia de execução contratual.

As tarifas cobradas pela concessionária seguirão os valores máximos indicados pela ANAC, responsável pela gestão do contrato.

Saiba mais em: www.anac.gov.br/asga

CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE VIRACOPOS, GUARULHOS E BRASÍLIA

Em setembro de 2011, a ANAC colocou em audiência pública minutas dos editais dos aeroportos internacionais de Guarulhos, Campinas e Brasília, a serem concedidos à iniciativa privada. Juntos, esses aeroportos representam cerca de 30% dos passageiros, 57% das cargas e 19% das aeronaves do tráfego aéreo brasileiro. A audiência foi encerrada em 29 de outubro e resultou no Edital de Leilão nº 2/2011.

A contratação e a coordenação dos estudos de viabilidade técnica econômica e ambiental (EVTEA) dos aeroportos ficaram sob a de responsabilidade da ANAC, enquanto o desenvolvimento do modelo regulatório, documentos jurídicos e execução e acompanhamento do processo ficaram a cargo da ANAC, sob supervisão da SAC.

As concessões serão geridas por meio de Sociedades de Propósito Específico (SPE), constituídas por investidores privados (Acionista Privado, com participação mínima de 51%) e pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), com participação máxima de 49%. A SPE, que será uma empresa privada, ficará responsável por novos investimentos e pela gestão desses aeroportos.

O edital previa que todos os interessados no certame pudessem concorrer aos três aeroportos, mas podendo vencer apenas um. A medida teve como objetivo estimular a concorrência no setor e permitir, posteriormente, a comparação de padrões operacionais entre aeroportos, melhorando a prestação de serviços aos usuários. A receita obtida com a contribuição fixa ofertada em leilão irá para o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que tem como objetivo destinar recursos ao sistema da aviação civil para aplicação em projetos de desenvolvimento e fomento da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil.

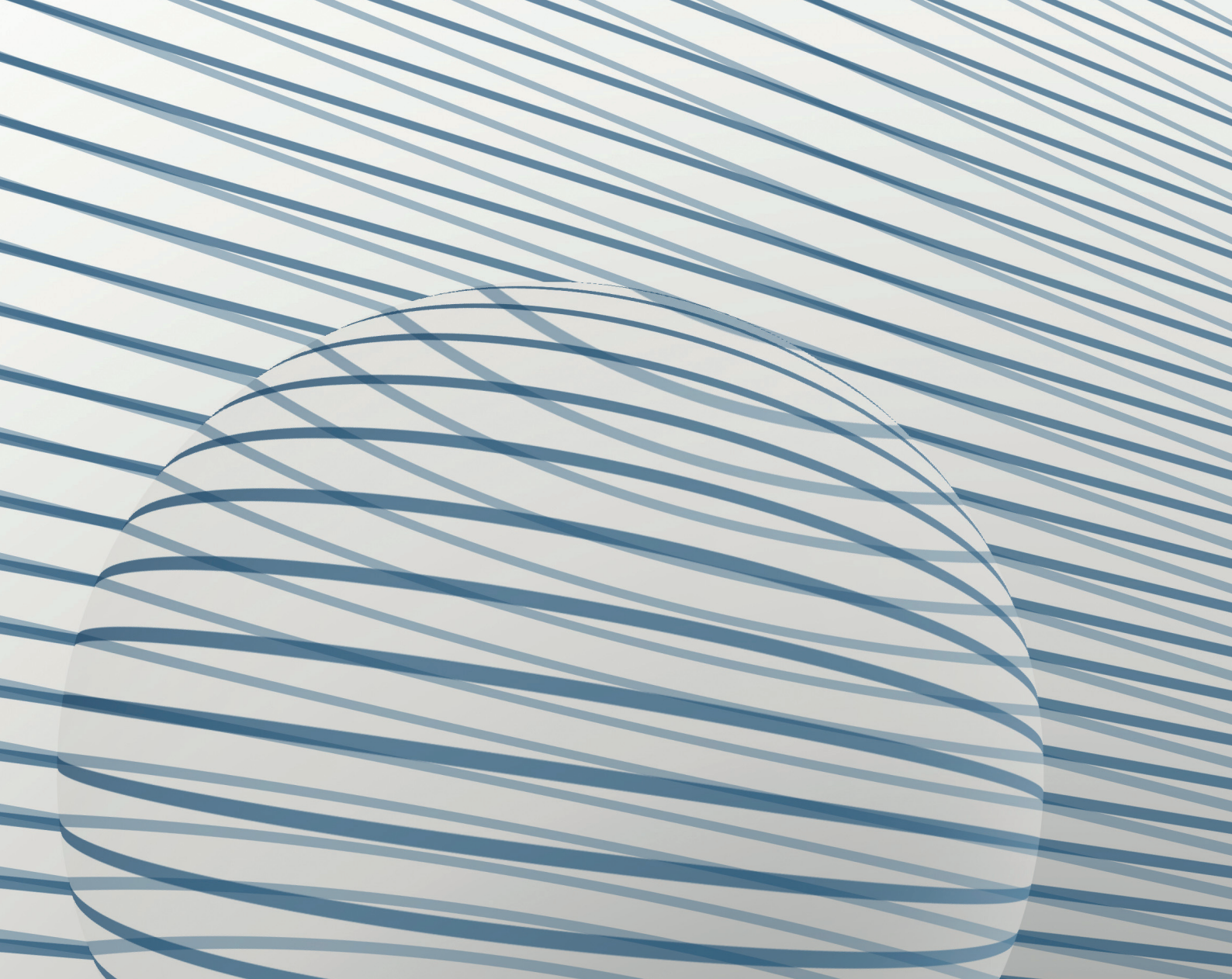
Saiba mais em: <http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB/>

MODELO DE REGULAÇÃO DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

A Resolução ANAC nº 180, de 25 de janeiro de 2011, estabeleceu um modelo regulatório transparente para a fixação dos tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência. Os critérios estabelecidos para fixação, reajustes e revisão das tarifas visam incentivar a eficiência e a qualidade de serviço aeroportuário, além de preços compatíveis.

De acordo com o modelo, as tarifas reguladas são reajustadas anualmente, pela inflação oficial, descontados ganhos estimados de produtividade e fatores de qualidade de serviço. Periodicamente, no entanto, as tarifas são revisadas considerando os déficits a serem recompostos, identificados para cada atividade aeroportuária, e a performance dos aeroportos no alcance de metas de eficiência.

Assim, a norma contribuiu no sentido de promover estabilidade regulatória, o que é essencial para o bom funcionamento do mercado. Vale destacar que a Resolução ANAC nº 180 não alcança os aeroportos concedidos, pois esses possuem regras próprias de regulação das tarifas aeroportuárias contidas nos respectivos contratos.



REVISÃO DOS ATOS NORMATIVOS

REVISÃO DOS ATOS NORMATIVOS

A aviação civil é um setor dinâmico. Por isso, para que a ANAC exerça suas atribuições da melhor forma possível, é importante que as normas estejam sempre atualizadas, em sintonia com a realidade da aviação civil brasileira.

A ANAC está revisando seus atos normativos. À medida que forem revisadas, as normas serão substituídas por novos atos, que são divulgados para todos os públicos interessados. A revisão está prevista na própria lei de criação da Agência (Lei nº 11.182/2005).

Existem mais de 300 atos normativos da ANAC a serem revistos e atualizados de acordo com o cenário atual.

Em 2011, nas reuniões da Diretoria (REDIR) foram editados os seguintes Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBACs):

- RBAC nº 39, intitulado “Diretrizes de Aeronavegabilidade”;
- RBAC nº 105, intitulado “Saltos de Paraquedas”;
- RBAC nº 120, intitulado “Programas de Prevenção do Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil”;
- RBAC nº 161, intitulado “Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR”;
- RBAC nº 183, intitulado “Credenciamento de Pessoas”;
- RBAC nº 67, intitulado “Requisitos para Concessão de Certificados Médicos Aeronáuticos, para Credenciamento de Médicos e Clínicas e para Convênio de Entidades Públicas”.

REGULAMENTAÇÃO DE PROJETOS DE CONCESSÃO DE AEROPORTOS

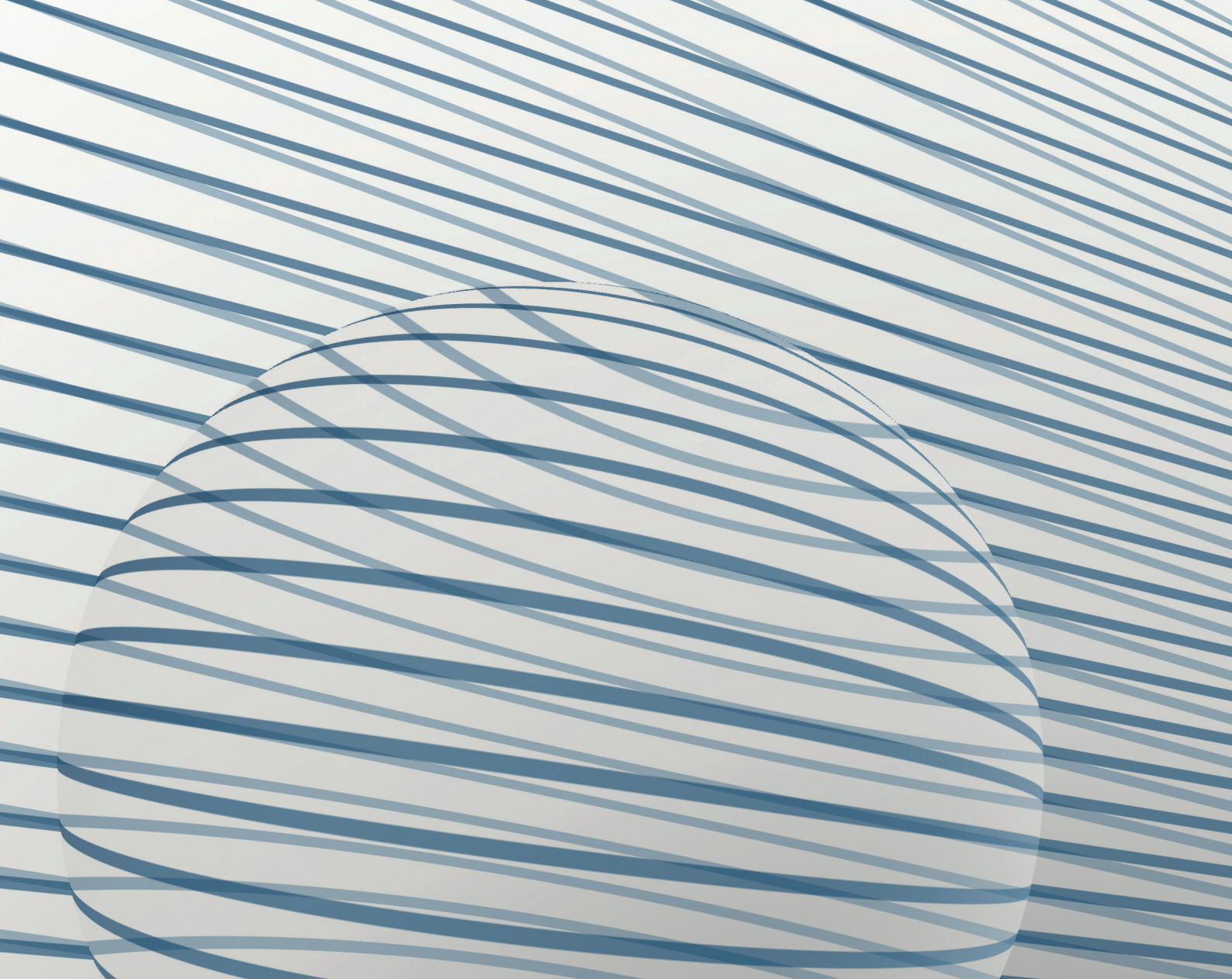
A concessão de aeroportos é tema em evidência no Brasil, em função do forte crescimento da demanda por transporte aéreo e da consequente pressão sobre a capacidade instalada de infraestrutura. Permitir a exploração de aeroportos pela iniciativa privada é uma saída para garantir a expansão da capacidade dos aeroportos e aumentar eficiência e produtividade.

A Resolução ANAC nº 192, de 28 de junho de 2011, fornece alternativa eficiente, prática e econômica para a elaboração dos estudos de viabilidade de projetos de concessão de aeroportos. A norma estabelece procedimentos para solicitação, autorização e aprovação de projetos, estudos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem de concessões para exploração da infraestrutura aeroportuária.

Com a resolução da ANAC, particulares podem desenvolver estudos e projetos que, caso venham a ser utilizados pelo Poder Público, serão ressarcidos pelo vencedor da concessão do aeroporto.

REGULAMENTAÇÃO DE AERONAVES HISTÓRICAS E DE EXIBIÇÃO

A ANAC está trabalhando na revisão dos instrumentos normativos que dizem respeito à regulamentação de aeronaves históricas e de exibição, alinhando os procedimentos com a autoridade norte-americana de Administração Federal da Aviação (FAA). A medida facilita a utilização dessas aeronaves e, em contrapartida, restringe a área de operação dessas aeronaves, para não prejudicar a segurança de voo.



IMPLANTAÇÃO DE CONTROLES INFORMATIZADOS

IMPLANTAÇÃO DE CONTROLES INFORMATIZADOS

Recursos de tecnologia da informação são decisivos para que os usuários possam obter serviços de forma fácil e rápida. No âmbito interno, foram implantados sistemas informatizados capazes de garantir agilidade e segurança na gestão de dados, informações e processos.

Além disso, serviços importantes já são oferecidos pela Internet. Nesse ano, a ANAC disponibilizou o Sistema Integrado de Aviação Civil (SINTAC), módulo Habilitação, que possibilita o envio de documentos online e permite que o profissional acompanhe todo o processo pela Internet. Outro serviço de destaque é o agendamento online de vistorias de aeronaves.

Conheça a seguir um pouco mais sobre os sistemas informatizados disponibilizados em 2011.

SISTEMA PARA GERENCIAMENTO DE MULTAS (SISJUR)

Permite o gerenciamento online dos processos de aplicação de multas. Consiste no bloqueio dos créditos que se encontram em fase recursal e em sua posterior liberação para cobrança ou arquivamento, quando concluídos.

SISTEMA DE AUTORIZAÇÃO DE VOOS DA ANAC (SIAVANAC)

Gerencia a autorização de voos remunerados e não remunerados. É integrado a diversos órgãos, como Receita Federal do Brasil, Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) e Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Em 2011 foi implantado um módulo de controle de operações remuneradas, não regulares, permitindo às empresas aéreas enviarem solicitações de alteração e cancelamento pontual de HOTRAN. Foi também disponibilizado, na página da ANAC na Internet, um relatório dinâmico contendo as operações não regulares da aviação comercial. A ação tem como objetivo dar publicidade às operações e permitir o fácil acesso à informação pelos entes relacionados ao processo.

Além dessa divulgação, foi implementada rotina que permite informar ao Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), de forma automática, cada uma das operações aprovadas na ANAC.

No SIAVANAC não Remunerado foi feito ajuste para adequá-lo a casos específicos de cancelamentos de AVANAC Autorização de vôo da ANAC.

SISTEMA AERÓDROMOS

Automatiza o processo de recebimento de pedidos de registro e cadastro de aeródromos públicos (destinados ao uso de aeronaves civis em geral) e privados (aqueles utilizados somente com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial).

Por meio do sistema, disponível na Internet, o interessado é capaz de cadastrar ou alterar o registro de aeródromos, caso esteja autorizado a encaminhar a solicitação.

NOVOS MÓDULOS DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL (SACI)

Nesse ano, foram implementados novos módulos no Sistema de Aviação Civil (SACI), tais como:

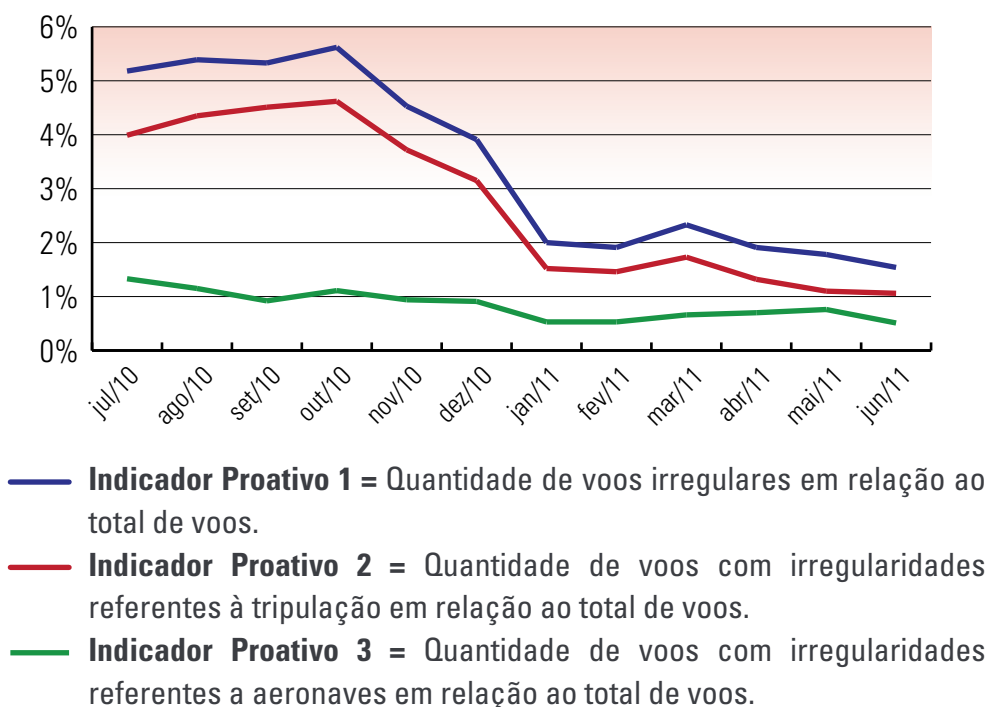
- **Impressão de carteira de habilitação provisória** - permite a impressão de documento de licença e habilitação, em caráter provisório, na página da ANAC na internet;
- **Consulta Proprietário/Operador** - possibilita a consulta à base de dados de aeronaves (proprietário e operador) pelas autoridades credenciadas;
- **DCERTA** - voltado para a fiscalização de voos de aeronaves estrangeiras.
- **Registros de horas de voo** - Banco de dados com registros de horas de voo para atender aos sistemas SISHAB (empresas) e SINTAC (pessoas) alimentado pelo diário de bordo digital. A partir desta integração teremos um sistema para processamento de qualquer habilitação e/ou licença em real time sem intervenção humana
- **Protocolo Digital** - Padronizar o trâmite de documentos entre provedores de serviço e a ANAC em forma digital e que permita ao usuário o monitoramento de seus processos online.

SISTEMA DECOLAGEM CERTA (DCERTA)

Tem como objetivo verificar a regularidade de certificados e licenças de aeronaves, tripulações técnicas e aeródromo de destino, no momento da apresentação do plano de voo para o controle do espaço aéreo. Com isso, voos que partem de aeródromos nacionais são realizados com mais segurança.

Implementado em setembro de 2010, o sistema alcançou no primeiro semestre de 2011 a marca de 82 salas AIS (Salas de Informações Aeronáuticas de Aeródromo) de aeroportos brasileiros. A ANAC monitora, analisa e realiza inferências a partir dos dados registrados pelo sistema, o que pode ser observado no gráfico índice de regularidade, a seguir:

Indicadores DCERTA



SERVIÇOS ONLINE PARA PESSOAL DA AVIAÇÃO CIVIL

A partir de 2011, o atendimento da ANAC a profissionais da aviação civil ficou mais ágil e seguro.

Por meio da página da Agência na Internet, é possível encaminhar e imprimir documentos, solicitar serviços, cadastrar dados, registrar horas de voo e acompanhar o andamento de processos.

Os serviços estão disponíveis para as carreiras de piloto, comissário de voo, despachante operacional, mecânico de voo e operadores de equipamentos especiais. Para outras profissões da aviação civil — tais como mecânico de manutenção aeronáutica e piloto de recreio — a ferramenta ainda não foi finalizada, mas já permite o envio digital de documentos.

Para acessar o sistema é preciso primeiro obter um código ANAC e cadastrar login e senha (confira quadro explicativo no final do texto). Depois disso, o usuário poderá efetuar atualizações cadastrais (endereço, assinatura digital, foto, documentos digitalizados), acompanhamento de processos e consulta de voos. Os serviços, porém, variam de acordo com o perfil do usuário; candidatos que desejam ingressar na profissão, por exemplo, podem solicitar um código ANAC e obter acesso ao serviço antecipadamente, antes mesmo de ingressar em uma escola de aviação civil.

Serviços reduzem custos

A inovação torna mais ágil o atendimento a usuários de qualquer localidade. Um processo iniciado pela Internet é analisado com semanas de antecedência em relação a um processo em papel, protocolado na Agência. A documentação do candidato ou profissional, que antes precisava ser encaminhada à ANAC por meio de protocolo, hoje pode ser transmitida diretamente pela Internet.

A iniciativa visa também a acompanhar o aquecimento do mercado da aviação civil no Brasil, já que o aumento do número de voos e de empresas em operação no País torna a formação de novos profissionais uma necessidade recorrente para o setor.

Mais facilidade na obtenção de carteiras de habilitação

O atendimento online torna mais eficiente o processo de obtenção e revalidação de carteiras de habilitação. Chamadas de Certificados de Habilitação Técnica (CHT), as carteiras são emitidas pela ANAC e trazem tanto a licença obtida pelo profissional (formação básica para atuar na aviação civil, como comissário de voo ou piloto comercial de avião, por exemplo) quanto as habilitações do profissional (qualificação necessária para pilotar cada modelo de aeronave ou ser instrutor de voo, por exemplo). As licenças não possuem prazo de validade; as habilitações, por outro lado, têm prazos que variam de 1 a 6 anos, dependendo do tipo.

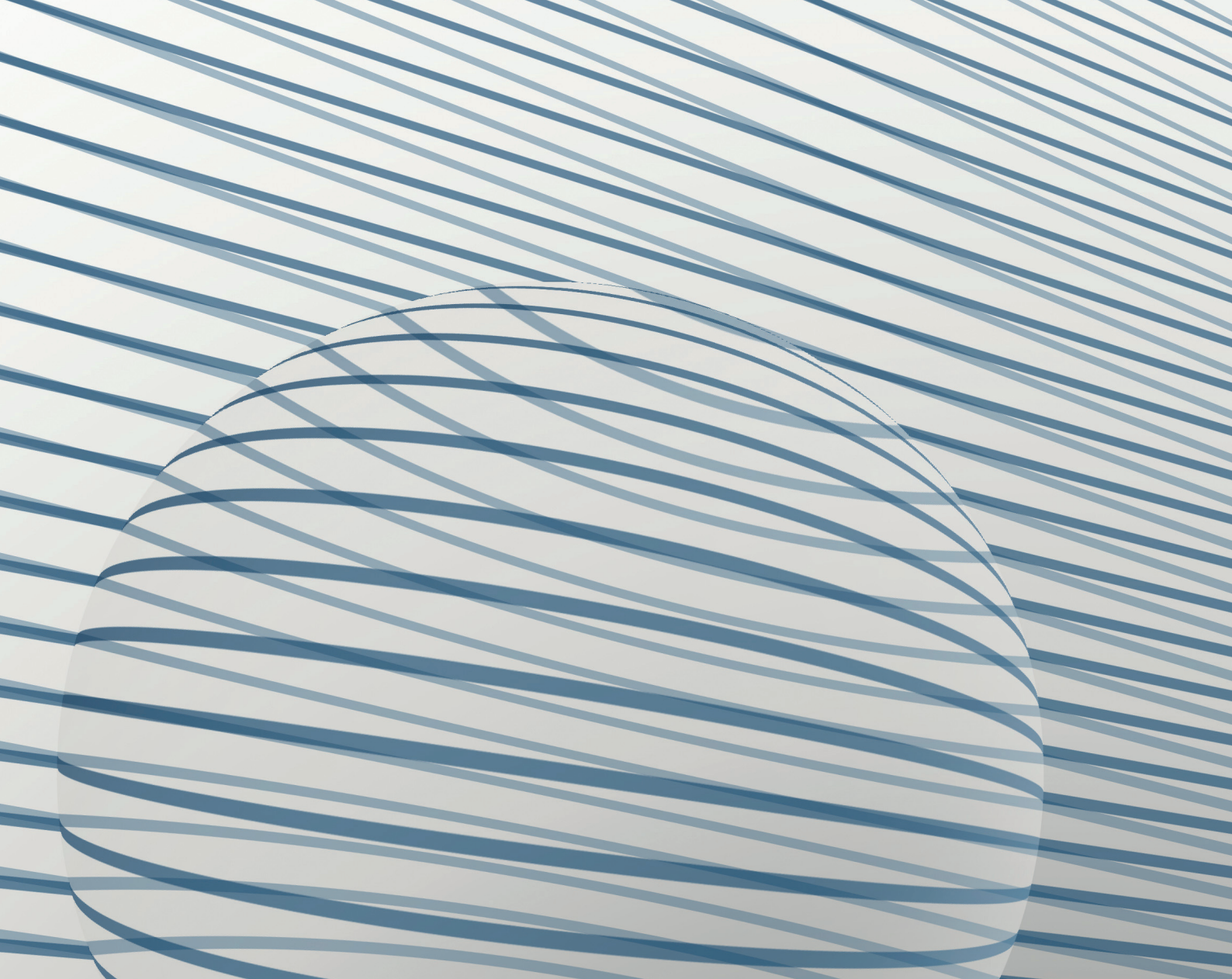
É comum que um candidato obtenha uma licença de piloto comercial, por exemplo, com habilitação para determinada aeronave e, no futuro, tenha interesse em pilotar outro modelo de equipamento. Nesse caso, será preciso cursar novamente aulas específicas para a aeronave e solicitar à ANAC a emissão de um novo documento, no qual constarão a nova habilitação e as anteriores. Esse é um dos fatores que aumentam a demanda pelo serviço, e que torna o atendimento eletrônico ainda mais importante.

As solicitações de emissão pelo sistema não são feitas apenas pelos profissionais ou candidatos, diretamente. No caso de algumas profissões — tais como comissário de voo, despachante operacional de voo, operador de equipamentos especiais e mecânico de voo — as solicitações costumam ser feitas pela própria empresa em que o candidato está atuando ou prestando exames práticos. No caso de pilotos de empresas de táxi aéreo ou linha aérea, o pedido também pode ser feito pela própria empresa.

No caso de candidatos a piloto, por exemplo, os aprovados em avaliações práticas podem até mesmo emitir uma licença provisória pela Internet, se já houver um processo eletrônico aberto eletronicamente para a solicitação.

Para isso, no entanto, é preciso antes declarar — por meio da opção CIV Digital do sistema — todas as horas de voo que foram cumpridas.

Como acessar os serviços online	
Código ANAC e obtenção de login e senha O primeiro passo para acessar os serviços é obter um código ANAC. Para saber como efetuar o cadastro, consulte o Manual de Solicitação de Código ANAC (CANAC) http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Manual_CANAC.pdf Não é preciso ser um profissional da aviação civil para solicitar o código. Assim, candidatos que desejem ingressar em uma escola de aviação civil podem obter o código antecipadamente. Em seguida, acesse o endereço https://sistemas.anac.gov.br/saci/cadAeronauta/Identificacao.asp para obter login e senha.	Atualização de dados Depois de obter código e login, o usuário poderá atualizar seus dados, se necessário, no endereço https://sistemas.anac.gov.br/SACI/CadAeronauta/Identificacao.asp Além de informações como endereço, telefones de contato, e-mail e assinatura digital, a ferramenta permite também a atualização de fotos de identificação (fotografia digitalizada em formato Jpeg, com resolução de 150 dpi).
Registro de Horas de Voo Online (CIV Digital) Os pilotos da aviação civil devem declarar suas horas de voo, para que esse tempo seja considerado nas análises dos processos de licenças e habilitações. A declaração pode ser feita por meio do sistema CIV Digital. Para saber como utilizar o serviço, acesse o Manual de registro de horas de voo online (CIV DIGITAL) http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Manual_CIV.pdf	Consulta de resultados de provas e consulta de situação das carteiras de habilitação Por meio de seu código ANAC, o usuário pode consultar resultados de provas e exames. Para isso basta acessar o endereço http://www2.anac.gov.br/resultadodosexames/consultas_cct.asp. Para consultar a situação de uma carteira de habilitação, basta informar o código ANAC no endereço: http://www2.anac.gov.br/consultasdelicencias/consultas2.asp.



APRIMORAMENTO DOS PROCESSOS DE GOVERNANÇA

APRIMORAMENTO DOS PROCESSOS DE GOVERNANÇA

Governança é o conjunto de políticas, processos, sistemas, leis e normas que direcionam uma organização.

A ANAC busca aprimorar seus processos de governança, de forma a apoiar atividades relacionadas à sua missão, tanto internamente (corpo funcional da Agência) quanto externamente (usuários).

A busca pela excelência faz parte das atividades do dia-a-dia. É por isso que a ANAC está atenta a todas as possibilidades de melhoria, realizando ajustes, quando necessário. Adotar as melhores práticas gerenciais é uma forma de aumentar a eficiência e alcançar resultados.

Uma ferramenta importante para a governança é o planejamento estratégico, publicado pela ANAC em 2011. O documento direciona as ações institucionais, implementadas por meio do aprimoramento de processos de trabalho, otimização de resultados e alcance de objetivos estratégicos.

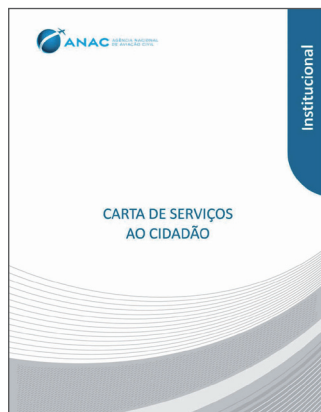
Para que a ANAC cumpra seu papel, dezenas de ações de governança são realizadas diariamente.

Exemplo disso é a articulação entre setores, de modo que áreas vinculadas a assuntos diferentes — tais como regulação econômica, certificação de produtos, infraestrutura aeroportuária, tecnologia da Informação e relações internacionais — possam atuar de forma conjunta. Assim funciona também com a articulação externa, entre a ANAC e os diversos órgãos que compõem o Sistema de Aviação Civil.

Além da eficiência, a busca pela transparência é outro ponto de destaque. As decisões da Diretoria Colegiada são registradas em atas de acesso público, ressalvadas as hipóteses de sigilo imposto por lei.

As próprias decisões da Diretoria contam com a participação da comunidade de aviação civil. Nesse sentido, destaca-se o Conselho Consultivo, composto por representantes do sistema de aviação civil e membros representativos da sociedade e do setor aéreo. A participação da Agência em Câmaras Técnicas Setoriais e Comitês Técnicos Temporários tem também o objetivo de adotar políticas cada vez mais transparentes.

Antes de expedir atos importantes, que afetem direitos de agentes econômicos do setor ou dos consumidores, a ANAC realiza audiências e consultas públicas. Afinal, ouvir a sociedade é fundamental para atender ao interesse público.



CARTA DE SERVIÇOS AO CIDADÃO

A Carta de Serviços ao Cidadão contém informações sobre os principais serviços oferecidos pela Agência. Por meio da Carta, é possível conhecer detalhes sobre públicos, prazos, documentos, etapas, requisitos, dicas sobre como acessar o serviço, unidade responsável, taxas e legislação específica.

Voltada aos usuários que buscam os serviços da ANAC, a Carta de Serviços atende ao Decreto nº 6.932, de 11 de agosto de 2009. Com linguagem acessível, a publicação é segmentada por público da aviação civil: Pessoal da Aviação Civil, Empresas, Aeródromos, Escolas, Passageiros, Aeronaves, Oficinas e Indústrias. Versão impressa da Carta será distribuída para públicos relacionados à aviação civil, tais como profissionais do setor, escolas, oficinas e empresas.

A iniciativa envolve ainda um trabalho voltado para o aperfeiçoamento contínuo do atendimento ao usuário da aviação civil. Portanto, a ANAC efetuará o monitoramento continuado das informações, de modo a garantir que o conteúdo permaneça atualizado.

Estão previstas, nos termos do Decreto nº 6.932/2009, pesquisas de satisfação direcionadas para o cidadão-usuário, a revisão de processos de trabalho e serviços e a edição de versões atualizadas da Carta.

A Carta de Serviços está disponível na página da ANAC na Internet, no seguinte endereço:

<http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/cartaInstitucional.pdf>

ATENDIMENTO AO CIDADÃO-USUÁRIO DA AVIAÇÃO CIVIL

O atendimento ao usuário envolve mecanismos capazes de receber, tratar e permitir o acompanhamento de demandas registradas na Agência.

A Agência está acessível a todos. Por meio do “Fale com a ANAC”, disponível pelo telefone e via Internet, é possível opinar ou reclamar sobre os serviços das empresas aéreas e demais organizações (públicas e privadas) reguladas e fiscalizadas pela Agência. Também é possível solicitar informações sobre os

serviços prestados pela ANAC, em especial a emissão licenças e habilitações e o sistema DCERTA, além de reclamar sobre os serviços prestados pela própria ANAC.

Fale Com a Anac

Internet: www.anac.gov.br/faleanac

Central de atendimento: 0800 725 4445 (atendimento 24 horas por dia em português inglês e espanhol).

Em 2011 foram formulados e atualizados roteiros de atendimento — guias utilizados pelos atendentes para a comunicação com os usuários. Com base nos temas mais demandados, buscou-se segmentar os assuntos, de modo que o usuário obtenha a resposta da ANAC de forma objetiva e eficiente. Destacam-se assuntos relacionados a habilitações e licenças de profissionais da aviação civil, e, também, os principais assuntos demandados por passageiros.

Para facilitar a utilização dos novos roteiros, operadores da central de atendimento da ANAC receberam treinamento específico. Com isso, o próprio atendente é capaz de verificar, por meio de sistema eletrônico da ANAC, a situação de processos de habilitação de profissionais da aviação civil.

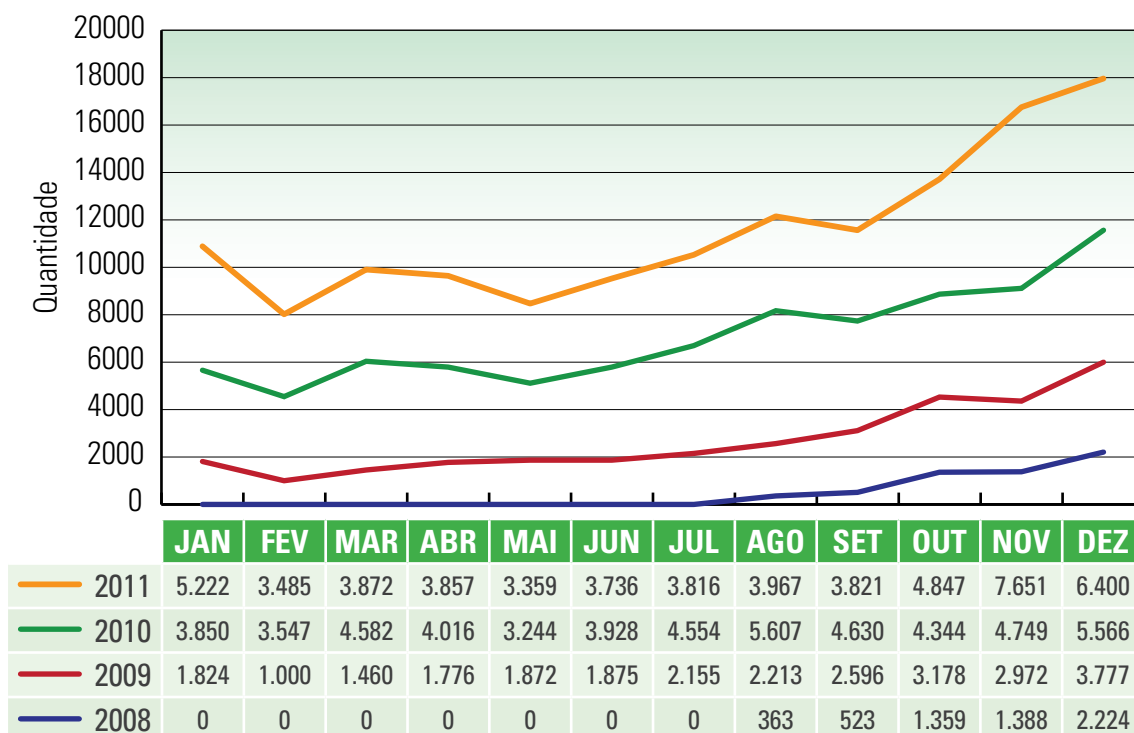
Para gerenciar as ligações realizadas pelo pessoal da aviação civil, foi criada nova segmentação na Unidade de Resposta Audível (URA) da central de atendimento. Assim, ao entrar em contato com a ANAC, os usuários podem selecionar a opção 2 e obter atendimento especializado.

De janeiro a setembro de 2011, observou-se o atendimento médio de 8.228 ligações/mês pela central de atendimento da ANAC. De outubro a dezembro de 2011, esse quantitativo médio foi elevado para 12.920 ligações/mês, sendo 7.543 chamadas/mês relacionadas à opção 2 da URA.

Foi implementado também o monitoramento do atendimento do call center da ANAC. A análise propiciou a realização de treinamentos específicos sobre os roteiros utilizados pelos atendentes e pelos back offices (operadores de segundo nível).

Manifestações de usuários registradas no Fale com a ANAC

Manifestações Registradas Mensalmente



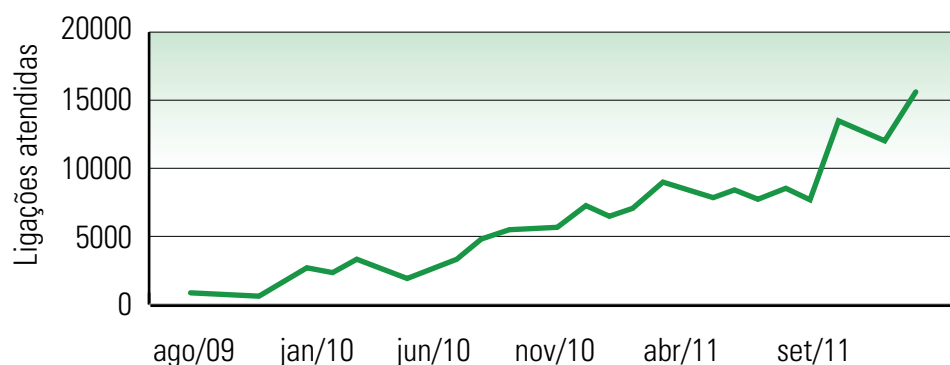
Período: de 11/08/2008 a 31/12/2011

Data de extração dos dados: 02/02/2012

Observação: início do Fale com a ANAC com novo sistema: agosto/2008.

Ligações atendidas pela central de atendimento da ANAC

Ligações atendidas pela central de atendimento da ANAC



Período: de agosto/2009 a dezembro/2011

A partir de 2011, a ANAC vem divulgando mensalmente, em sua página na internet, relatórios com informações sobre manifestações de usuários registradas no Fale com a ANAC, separadas por empresa aérea e assunto.

Saiba mais em:

<http://www2.anac.gov.br/anac/manifestacoesaereas.asp>

Há também o atendimento realizado pela Ouvidoria, que atua na defesa dos direitos dos usuários e recebe demandas sobre a prestação de serviços pela ANAC e seus agentes.

No ano de 2011, a Ouvidoria recebeu 6.644 registros, o que representou um aumento de mais de 59% em relação ao ano anterior. Foram finalizados 85,52% das manifestações.

A Ouvidoria realizou 4.966 consultas às áreas técnicas para responder as demandas de usuários, sendo que 84,19% das demandas foram respondidas pelas unidades.

Os relatórios com as prestações de contas das atividades da Ouvidoria, bem como o panorama da evolução do tratamento de demandas desde a implantação da Ouvidoria poderão ser consultados no link:

<http://www2.anac.gov.br/anac/relatorioSemestralOuvidoria.asp>

VISTORIA DE AERONAVES

A ANAC foi uma das 10 instituições vencedoras do 16º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal. A iniciativa “Vistorias de Aeronaves - Centralização do Planejamento e Controle”, desenvolvido pela Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), foi selecionada entre 111 inscrições válidas, distribuídas em sete áreas temáticas.

A iniciativa de centralizar o planejamento e controle das vistorias alterou o processo de atendimento, equalizando o tempo de espera nas diversas regiões do país, que passaram a seguir uma fila única. O ganho foi uma consolidação da visão global do processo, maior celeridade na análise dos pedidos de vistoria e aumento da transparência.

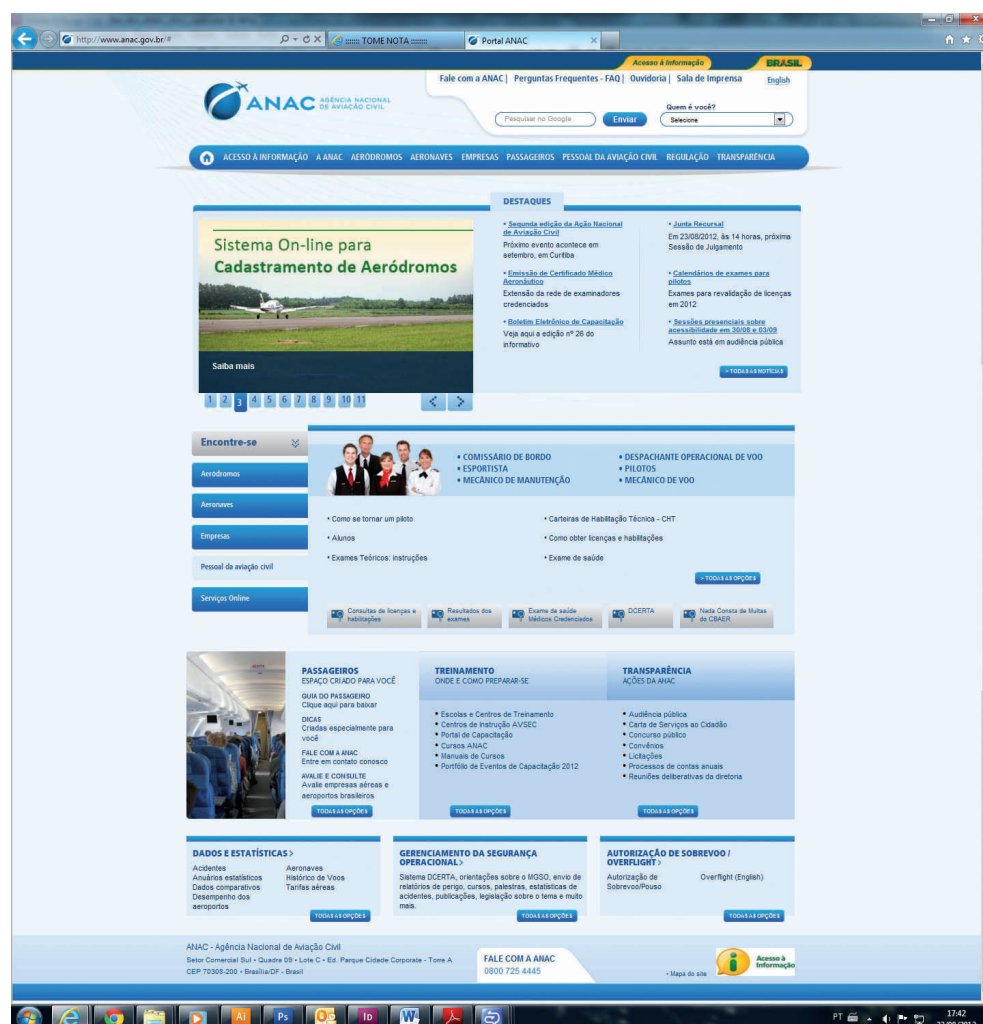
O Concurso Inovação na Gestão Pública Federal é promovido pela Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), e representa um estímulo às soluções inovadoras em organizações do Governo Federal. É a primeira vez que a ANAC é premiada no concurso, que acontece há 16 anos.

NOVA PÁGINA DA ANAC NA INTERNET

A nova página da ANAC na Internet tem enfoque no usuário, o que torna sua utilização mais simples e intuitiva. As informações são segmentadas por público (perfil de usuário), da seguinte forma: Aeródromos, Pessoal da Aviação Civil, Aeronaves, Empresas e Passageiros.

Os canais de transparência pública, dados estatísticos, legislação do setor e notícias também ganharam destaque, de modo a facilitar a localização pelo usuário.

Tela inicial da nova página da ANAC na Internet



Com a reestruturação, passageiros ganharam uma área especialmente dedicada a eles, com informações sobre direitos no transporte aéreo e dicas sobre bagagens, acessibilidade, passagens aéreas e documentos para o embarque. Também neste espaço é possível obter todas as informações sobre o Fale com a ANAC, canal de comunicação direta com a Agência.

A nova página agiliza o acesso a serviços online para profissionais da aviação civil e empresas, tais como consultas a disponibilidade de aeroportos, gerenciamento da segurança operacional e autorizações de voos domésticos e internacionais. É possível agendar vistorias, reservar marcas de aeronaves e realizar diversas outras consultas.

A página foi reformulada com foco nos serviços oferecidos pela ANAC, em três níveis: informativo (o serviço é a própria informação), interativo (permite consulta e atualização de dados de usuários, mas não gera necessariamente ação da Agência) e transacional (permite a abertura de processos completos pela internet).

Lançado em 15 de fevereiro de 2011, o novo portal começou a ser construído no segundo semestre de 2010, e contou com o envolvimento de todos os setores da Agência. Foram utilizados como referência portais de outras agências de aviação civil, em especial a norte-americana (Federal Aviation Administration – FAA).

Perguntas Frequentes – FAQ

A ANAC disponibilizou na Internet mais de 300 perguntas e respostas frequentes sobre as principais demandas de usuários de aviação civil. Para conhecer, acesse o seguinte endereço:

<http://www.anac.gov.br/FAQ.aspx>

ACORDOS DE COOPERAÇÃO COM POLÍCIA FEDERAL E RECEITA FEDERAL

A ANAC assinou, no dia 2 de março de 2011, um acordo que proporcionará ao Departamento de Polícia Federal (DPF) acesso a informações sobre aeronaves e tripulação de maneira mais rápida e segura, com o objetivo de facilitar investigações. A Agência também se beneficiará do acordo com acesso ao banco de dados de passaportes e auxílio nas ações de fiscalização e apreensão de aeronaves.

Além do acordo com a Polícia Federal, a ANAC passou também a compartilhar dados sobre a entrada e saída de aeronaves estrangeiras privadas que realizam voos não remunerados com a Receita Federal do Brasil (RFB). O acordo foi assinado no dia 10 de março.

Com isso, autorizações de sobrevoos, antes feitas manualmente em Postos de Serviços, passam a ser realizadas pela Internet, com controle do Núcleo de Atendimento Técnico-Operacional da ANAC, localizado no Rio de Janeiro.

A partir de sistema informatizado desenvolvido pela ANAC, a Receita Federal passou a inserir dados do termo de entrada e admissão temporária no próprio sistema da Agência, permitindo, desta maneira, efetivo controle da permanência de aeronaves estrangeiras no país.

O acordo possibilitará à ANAC o acesso à base de dados do Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) e de Pessoas Jurídicas (CNPJ), garantindo segurança ao processo de inclusão de débitos de empresas ou pessoas físicas na dívida ativa da União. À RFB será disponibilizado acesso à base de dados das aeronaves cadastradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), possibilitando confrontar informações sobre propriedades e operadores de aeronaves.

RELACIONAMENTO COM O PODER LEGISLATIVO

Fomentar o diálogo político é importante para que a ANAC possa prestar um serviço público eficiente.

A atuação da Agência no Poder Legislativo se mostrou produtiva em 2011. Além da aprovação dos diretores da ANAC no Senado Federal, a Agência acompanhou a votação de diversos projetos relacionados à aviação civil e de Medidas Provisórias importantes, entre elas a MP 527/2011, que criou a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Com a criação do órgão, ANAC e Infraero passaram a integrar a nova Secretaria.

O setor aéreo é um dos assuntos mais debatidos no Congresso Nacional, tendo em vista a importância do transporte aéreo para os eventos esportivos internacionais definidos para os próximos anos: a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

No primeiro ano da 54ª legislatura, foram apresentados ao Congresso Nacional 53 requerimentos para realização de audiências públicas sobre diversos temas: aviação regional, acidentes aéreos, concessões de aeroportos, infraestrutura aeroportuária, acessibilidade no sistema de transporte aeroviário, política de formação de pilotos civis e jornada de trabalho dos aeronautas. Como resultado da aprovação desses requerimentos, foram realizadas 11 audiências públicas no Congresso Nacional,

A preocupação com o bem-estar dos usuários de transporte aéreo também tem sido outro tema bastante discutido no Parlamento. A redução dos preços das passagens aéreas tem permitido o acesso cada vez maior de parcela da população, ao passo que o aumento da demanda tem exigido cada vez mais

da infraestrutura aeroportuária — despreparada para o número crescente de usuários que tem trocado o ônibus pelo avião.

Em 2011, a interlocução da Agência com o Congresso Nacional envolveu os seguintes elementos:

- 99 Projetos de Lei que já tramitavam nas Casas do Congresso Nacional – Câmara dos Deputados e Senado Federal – sofreram algum tipo de movimentação;
- 32 projetos foram arquivados;
- 32 Requerimentos de Informação foram apresentados;
- 1 Proposta de Fiscalização e Controle (PFC);
- 1 Projeto de Decreto Legislativo;
- 4 Indicações
- 6 novos Projetos de Lei foram apresentados no Senado Federal
- 23 novos Projetos de Lei foram apresentados na Câmara dos Deputados

A Aviação Civil foi tema de inúmeros pronunciamentos nas Casas Legislativas. Entre os temas abordados pelos congressistas, destacam-se:

- Elogios à criação da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República;
- Descaso das empresas aéreas com os usuários;
- Questões relacionadas à acessibilidade;
- Aviação regional;
- Infraestrutura aeroportuária precária;
- Elogios e críticas ao programa de concessão dos aeroportos à iniciativa privada;
- Crescimento do fluxo de passageiros e estrangulamento dos terminais aeroportuários;
- Atrasos e cancelamentos de voos;
- Assentos-conforto;
- Ausência de mão-de-obra especializada na aviação civil;
- Preços de passagens aéreas diferenciados.

No âmbito do Poder Legislativo dos estados, a ANAC foi representada em Audiência Pública na Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas, em maio de 2011, para tratar da infraestrutura aeroportuária no interior do Estado e de incentivos fiscais relacionados ao setor.

A ANAC participou também de uma visita técnica ao aeroporto de São Luís (MA), no mês de abril, a convite da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC).

Foram atendidos mais de 200 pleitos de parlamentares estaduais sobre os mais diversos assuntos: andamento de processos, certificação de aeronaves, vistorias, interdição de aeroportos, procedimentos de inspeção de passageiros e suas bagagens de mão, informações sobre aviação em geral, entre outros.

GESTÃO INTERNA

O ano de 2011 apresentou mudanças para a estrutura da aviação civil no Brasil. Após a edição da Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, a ANAC passou a estar vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, saindo, portanto, do âmbito do Ministério da Defesa.

Também foram aprovadas, pelo Senado, as indicações de dois novos diretores para a ANAC.

No primeiro semestre ocorreram duas sabinas na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado: a primeira, em 14 de abril, aprovou a recondução de Cláudio Passos Simão ao cargo de Diretor; a segunda, em 9 de junho, aprovou a indicação do Diretor Marcelo Pacheco dos Guaranys. Ambas as indicações foram posteriormente referendadas pelo Plenário da Casa, e o Diretor Marcelo Guaranys foi indicado pela Presidência da República para exercer o cargo de Diretor-Presidente da ANAC, até 2013.

Houve ainda a nomeação do novo Ouvidor da ANAC, José Carlos Ferreira, que tomou posse em 24 de outubro de 2011. O Ouvidor foi nomeado pela Presidência da República para mandato de dois anos, podendo haver recondução pelo mesmo período.

Concurso Público

A ANAC quer ampliar seu quadro de servidores. No primeiro semestre foi solicitada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) autorização para a abertura de dois concursos públicos: o primeiro em 2012 e o segundo em 2013.

Durante o segundo semestre de 2011, a ANAC manteve tratativas com o MPOG objetivando autorização para a realização de concurso público em 2012. Tais esforços resultaram na disponibilização de orçamento para abertura de 170 vagas, que serão destinadas aos cargos de Especialista em Regulação de Aviação Civil, Técnico em Regulação de Aviação Civil, Analista Administrativo e Técnico Administrativo.

Desde a criação da Agência, foram realizados dois concursos públicos, em 2007 e 2009.

Política de Gestão de Pessoas da ANAC

A ANAC está elaborando uma Política de Gestão de Pessoas. Faz parte dessa iniciativa — que está interligada ao planejamento estratégico — a valorização do corpo funcional da Agência.

A política pretende contribuir para a implementação de valores importantes entre os servidores. Destacam-se o fortalecimento da integração entre unidades organizacionais, o incremento da divulgação interna de ações relacionadas à gestão de pessoas e a disseminação de uma cultura voltada para a aquisição, disseminação e aplicação de conhecimentos. Tudo para valorizar e incentivar ainda mais aqueles que fazem o dia-a-dia da Agência.

Avaliação de Desempenho

A ANAC alcançou 98,43% das metas institucionais estabelecidas para o período compreendido entre 1º de fevereiro de 2010 e 31 de outubro de 2011. As avaliações são realizadas de acordo com o Decreto nº 7.133, de 19 de março de 2010.

O resultado da avaliação de cumprimento das metas de desempenho institucional serve para o cálculo das gratificações que compõem a remuneração dos servidores da ANAC. Além disso, os servidores também foram avaliados conforme suas metas individuais.

Terceirização da Frota de Veículos para Atendimento às Áreas Finalísticas

Para atender às demandas institucionais das áreas finalísticas da Agência (viagens de inspeções e vistorias periódicas ou eventuais das atividades da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária), foram firmados, vigorando a partir de 29/11/2011, seis contratos regionalizados com empresas especializadas na prestação de serviços eventuais de transporte terrestre de pessoas, mediante a disponibilização de veículos, com os respectivos condutores, combustível e todos os encargos necessários à execução dos serviços.

Com o advento desses novos contratos, que, em conjunto, têm abrangência nacional, espera-se:

- a) atender às necessidades de transporte dos servidores e colaboradores da ANAC no cumprimento de suas atividades;
- b) dispor de melhores condições de atendimento às necessidades de transporte não disponibilizados por meio da frota própria da Agência;

- c) atender com maior agilidade e eficiência às áreas finalísticas da ANAC, em especial em áreas de difícil acesso e com escassez de transporte público regular.

Adoção do Recurso de Videoconferência

A partir de julho de 2011, a ANAC começou a adotar o recurso tecnológico de videoconferência, que se baseia na utilização da infraestrutura de rede de dados já existente, sem necessidade de grandes investimentos adicionais.

Este recurso contribuiu de forma decisiva para a redução em cerca de 30% dos gastos com passagens e diárias incorridos pela ANAC em atividades administrativas no País em 2010, além de ter proporcionado maior agilidade ao processo decisório na Agência.

Implementação de Melhorias na Área de Protocolo e Arquivo

Foram implantados projetos de melhorias das áreas de Protocolo e Arquivo, onde se buscou a padronização e a capacitação dos servidores envolvidos com as atividades de tratamento analítico da informação, implantando uma nova forma de organizar e disponibilizar a documentação produzida e recebida pela ANAC.

Adotou-se ainda o melhoramento das funcionalidades do Sistema Informatizado de Gestão de Documentos Arquivísticos da ANAC, assim como no programa de treinamento ostensivo de usuários que abrangeu 269 colaboradores no país.

No segundo semestre de 2011, a implantação de equipamentos de digitalização no setor de Protocolo da Sede possibilitou a digitalização de 100% dos documentos recebidos em Brasília, aumentando a transparência e difusão das informações institucionais.

Foi implantado também o sistema de Protocolo Digital que objetiva agilizar o fluxo documental dentro da Agência, assim como a acessibilidade dos usuários externos e a execução das atividades finalísticas. Hoje a ANAC conta com 232 empresas cadastradas no Protocolo Digital.

Em relação ao tratamento documental, além das orientações in loco, o setor de Arquivo de Brasília realizou, de julho a dezembro de 2011, o processamento técnico de 1.034 caixas arquivo e deu início ao projeto de descrição do acervo oriundo do Museu Aeroespacial que estava sob a guarda da ANAC no Rio de Janeiro.

AUDITORIA INTERNA

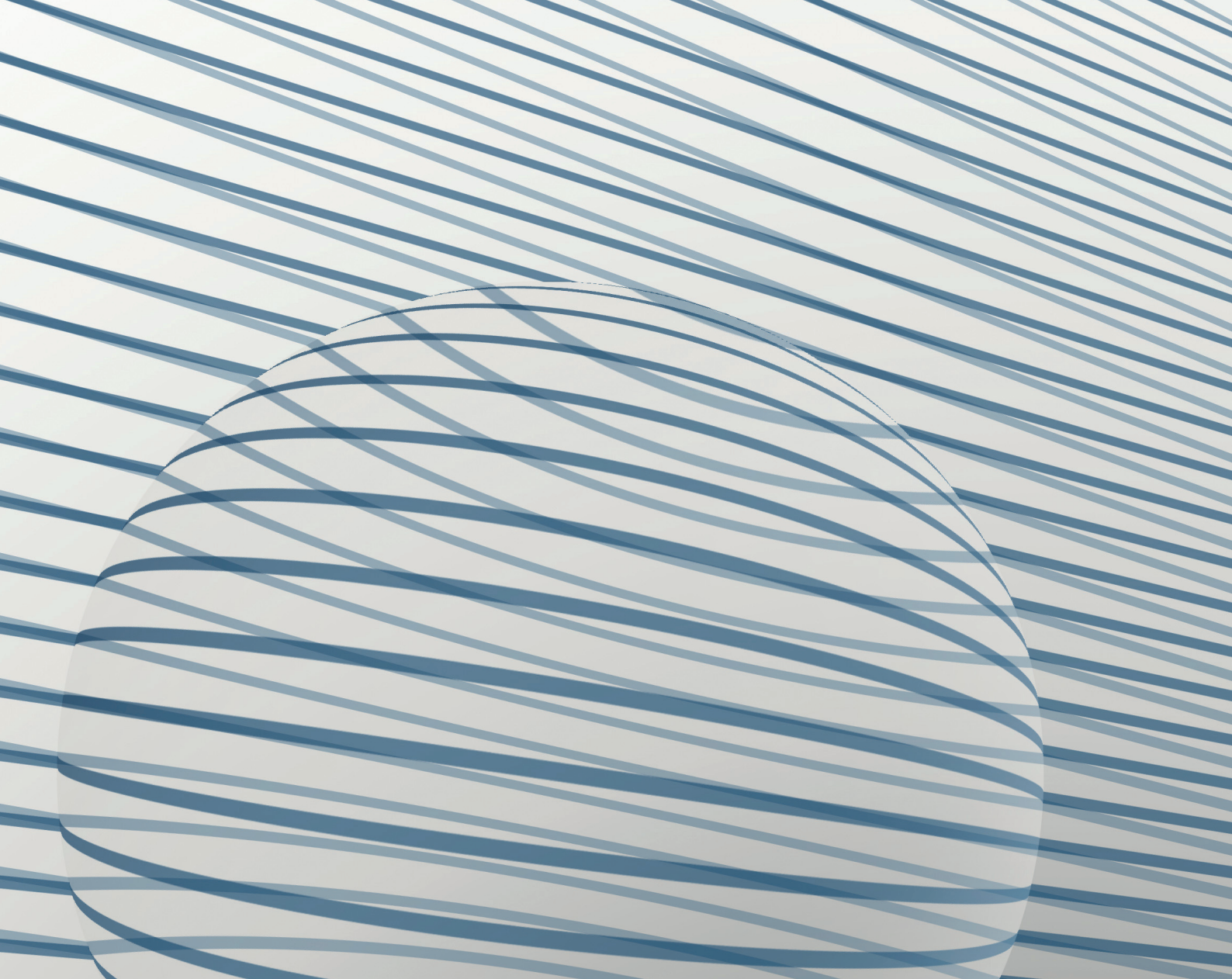
A Auditoria Interna auxilia o processo de Governança da ANAC no que se refere ao controle interno. No exercício de 2011 foram realizados 17 trabalhos de auditoria:

Relatórios	Objetos Auditáveis	Unidades Auditadas
2011/001	Licença e certificação de pessoal e vigilância continuada	GPEL/GGAG/SSO
2011/002	Certificação e vigilância continuada de oficinas de manutenção	GAAG/SAR
2011/003	Almoxarifado	GTSG/SAF
2011/004	Bens patrimoniais móveis	GTSG/SAF
2011/005	Processo de Prestação de Contas	SAF e SPI
2011/006	Termo de Parceria - DCA/BR	GPOF/SAF
2011/007	Outorga de autorização de serviços públicos de transporte aéreo não-regular e de serviços aéreos especializados	GEOS/SRE
2011/008	Credenciamento e supervisão de pessoas para desempenharem atividades relacionadas à aeronavegabilidade	GTPA/SAR
2011/009	Outorga de concessão de exploração de serviços públicos de transporte aéreo regular	SRE
2011/010	Operações aeroportuárias - serviços operacionais	GOPS/GTSA/SIA SRE e SPI
2011/011	Licença e habilitação de pessoal	GPEL/SSO
2011/012	Avaliação operacional de aeronave	GAAS/SSO
2011/013	Folha de pagamento	GGEP/SAF
2011/014	Operações aeroportuárias - certificação de aeródromos	GOPS/GTSA/SIA
2011/015	Acordos e convênios	SAF
2011/016	Indicadores de desempenho	SPI
2011/017	Licitações e contratos	GTLC/SAF

Essas iniciativas produziram 80 recomendações, que deverão ser atendidas pelas diversas áreas da Agência. Depois de expedir as recomendações, a Auditoria Interna ainda realiza trabalho de monitoramento, solicitando às unidades auditadas informações sobre os resultados obtidos.

A Auditoria Interna responde também pela sistematização das informações requeridas pelos órgãos de controle. No ano de 2011, a unidade recebeu 18 demandas do Tribunal de Contas da União (TCU) e 5 demandas da Ciset/MD, como discriminado no quadro a seguir:

TCU	Demandas	Atendimento
Auditorias	-	-
Acórdãos com determinações	2	2
Acórdãos para conhecimento	1	1
Diligências	6	6
Comunicações	5	5
Pedidos de Informações/Requisições	4	4
CISSET/MD	Demandas	Atendimento
Auditorias	1	1
Relatório de Acompanhamento	2	2
Solicitações	2	2



CAPACITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE PESSOAS

CAPACITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE PESSOAS

O transporte aéreo envolve a participação de diversos profissionais, em diferentes áreas. São pilotos, comissários de voo, mecânicos, despachantes, instrutores e profissionais de segurança, além daqueles que integram o quadro de colaboradores da ANAC.

Garantir que essas pessoas sejam capacitadas e atuem da melhor forma possível é um dos objetivos da Agência. Afinal, um transporte aéreo regular, pontual e seguro depende do desempenho desses profissionais no dia-a-dia.

São cursos, treinamentos, palestras e seminários sobre temas relacionados à aviação civil realizados em diversas localidades do país. O conteúdo abordado nesses eventos é continuamente revisto e atualizado, de modo a garantir que os profissionais tenham acesso ao que há de mais desenvolvido no mundo.

Muitos desses eventos de capacitação são ministrados no Centro de Treinamento da ANAC, no Rio de Janeiro. Os cursos da Agência são divulgados quinzenalmente na página da ANAC na Internet, por meio do Boletim Eletrônico de Capacitação e ficam disponíveis para inscrição no Portal de Capacitação da ANAC.

Além dos eventos de capacitação oferecidos pela ANAC, os profissionais do setor contam também com os cursos promovidos pelas escolas de aviação, que devem ser credenciados e fiscalizados pela Agência, de acordo com requisitos técnicos.

FORMAÇÃO DE INSPETORES DE AVIAÇÃO CIVIL, INSTRUTORES E CREDENCIAMENTO DE EXAMINADORES E REPRESENTANTES

Os Inspectores de Aviação Civil (INSPAC) são responsáveis pela fiscalização do setor, em diversas áreas, tais como segurança operacional, infraestrutura aeroportuária, certificação de produtos aeronáuticos e serviços aéreos. Essa função é exercida por servidores do quadro de pessoal da Agência, mas a ANAC também credencia Examinadores e Representantes (tais como funcionários de empresas aéreas, oficinas e escolas de aviação) para atuarem na expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de competência da ANAC.

Promover a formação e a qualificação de inspetores é imprescindível. No ano de 2011, foram realizados 28 eventos de capacitação de Inspectores de Aviação Civil, sendo 06 de formação e 22 de atualização. As ações certificaram 538 servidores.

Em 2011 a ANAC promoveu também 29 cursos de capacitação para Examinadores e Representantes Credenciados, Facilitadores em Corporate Resource Management (CRM), Instrutores em Segurança da Aviação Civil (AVSEC), Despachantes Operacionais de Voo e Auditores em Segurança da Aviação Civil. Veja a seguir:

Eventos de Capacitação promovidos pela ANAC para o Público Externo
Curso de Examinador Credenciado – Piloto (nove turmas)
Curso de Treinamento Inicial Para Representantes Credenciados (três turmas)
Curso de Examinador Credenciado - Comissário de Voo (quatro turmas)
Curso de Examinador Credenciado para Despachante Operacional de Voo (DOV)
2º Encontro Nacional de Despachantes Operacionais de Voo
Encontro Nacional de Facilitadores em CRM
Workshop para Representantes Credenciados da Autoridade de Aviação Civil
Facilitador em CRM (duas turmas)
Treinamento Inicial para Representantes Credenciados, com 16 palestras
Treinamento para Instrutores em Segurança da Aviação Civil (duas turmas)
Auditor em Segurança da Aviação Civil
Workshop para Representantes Credenciados da Autoridade de Aviação Civil, com 17 palestras

Nos eventos de formação e atualização, foram treinados 362 Examinadores/ Representantes Credenciados, previstos nas seguintes normas:

- RBHA 91 – Regras gerais de operação para aeronaves civis;
- RBHA 135 – Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda – examinador em aeronave e examinador em simulador;
- RBAC 121 – Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares – examinadores credenciados em avião e em simulador e examinador credenciado despachante operacional de voo;
- RBHA 141 – Escolas de aviação civil – examinadores em escolas de aviação civil que ministrem a parte prática de cursos de piloto e de instrutor de voo, bem como as respectivas prerrogativas e os limites de sua atuação;
- RBHA 142 – Centros de treinamento de aviação civil – examinadores responsáveis por conduzir exames de proficiência em equipamentos de treinamento, para efeito de obtenção inicial e revalidação de habilitações técnicas e qualificação de aeronautas;
- RBHA 183 – Representantes Credenciados.

Foram treinados, ainda, 465 Representantes Credenciados no ano de 2011 em eventos de formação e atualização.

Foram oferecidos cinco Cursos de Formação de Instrutores, sendo três no Rio de Janeiro e dois em Brasília. As cinco turmas contaram com a participação de servidores da ANAC e profissionais externos.

Houve, também, quatro Treinamentos para Instrutores em Segurança da Aviação Civil, que foram realizados no Rio de Janeiro. Os treinamentos foram destinados a profissionais que atuam ou venham a atuar em empresas como instrutores de aviação civil.

Mais de 390 cursos no ano de 2011

Ao todo, a ANAC ofereceu no ano de 2011 399 eventos de capacitação. Foram 4.882 certificados emitidos, em um total de 10.022 horas/aula, sendo 30% dos certificados voltados ao público externo.

No segundo semestre de 2011, 18 turmas do Curso de Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) foram ministradas, das quais quatro de familiarização exclusiva para o público interno e outras 14 abertas para o público externo e servidores da ANAC. Ao todo, as turmas formaram 456 profissionais e 44 servidores.

FORMAÇÃO DE INSPETORES PARA A FISCALIZAÇÃO DE EMPRESAS EM OPERAÇÃO OFFSHORE

Nos últimos anos, cresceu no Brasil o número de aeronaves pertencentes a empresas *offshore*. Operação *offshore* é a realizada por empresas de Táxi Aéreo que prestam serviço de transporte de funcionários e contratados de empresas petrolíferas entre as bases terrestres e as plataformas de exploração e produção de óleo e gás. Atualmente, 10 empresas realizam esse tipo de operação no Brasil.

Isso provocou um estudo de viabilidade para a constituição de um grupo de Inspectores Operacionais voltados especificamente para a fiscalização desse segmento. A medida uniformizou a avaliação do Programa de Treinamento, Manuais e outros requisitos técnicos.

BOLSAS PARA FORMAÇÃO DE PILOTOS PARA A AVIAÇÃO CIVIL

Conheça a carreira de piloto

Piloto Privado (PP): primeiro degrau da carreira; não permite o exercício de atividade remunerada.

Piloto Comercial (PC): permite o exercício de atividade remunerada.

Piloto de Linha Aérea (PLA): último degrau da profissão; é a habilitação exigida para pilotar aeronaves de linhas aéreas.

O Projeto de Bolsas para Formação de Pilotos para a Aviação Civil teve início em 2008, na região Sul do país. A partir de 2010, o projeto passou a ser desenvolvido em âmbito nacional.

A bolsa de estudos funciona da seguinte forma: a ANAC custeia 75% do valor das horas práticas de voo necessárias à formação de pilotos privados de avião (primeiro degrau da carreira) e pilotos comerciais de avião (segundo nível da carreira, que permite o exercício de atividade remunerada).

O treinamento para piloto comercial inclui a habilitação técnica de voo por instrumentos (Instrument Flight Rules - IFR), aplicável ao piloto que pretende atuar sob regras de voo por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos previstos para voo visual.

Em 2011, foram oferecidas bolsas nos seguintes aeroclubes:

1. AERoclube de BENTO GONÇALVES
2. AERoclube de BLUMENAU
3. AERoclube de CARAZINHO
4. AERoclube de CAXIAS DO SUL
5. AERoclube do CEARÁ
6. AERoclube de ELDORADO DO SUL
7. AERoclube de JUIZ DE FORA
8. AERoclube de MONTENEGRO
9. AERoclube de PARÁ DE MINAS
10. AERoclube do PARANA
11. AERoclube de PONTA GROSSA
12. AERoclube de PORTO NACIONAL
13. AERoclube de RIO CLARO
14. AERoclube de SANTA CRUZ DO SUL
15. AERoclube de UBERLÂNDIA

BOLSAS PARA FORMAÇÃO DE MECÂNICOS DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA

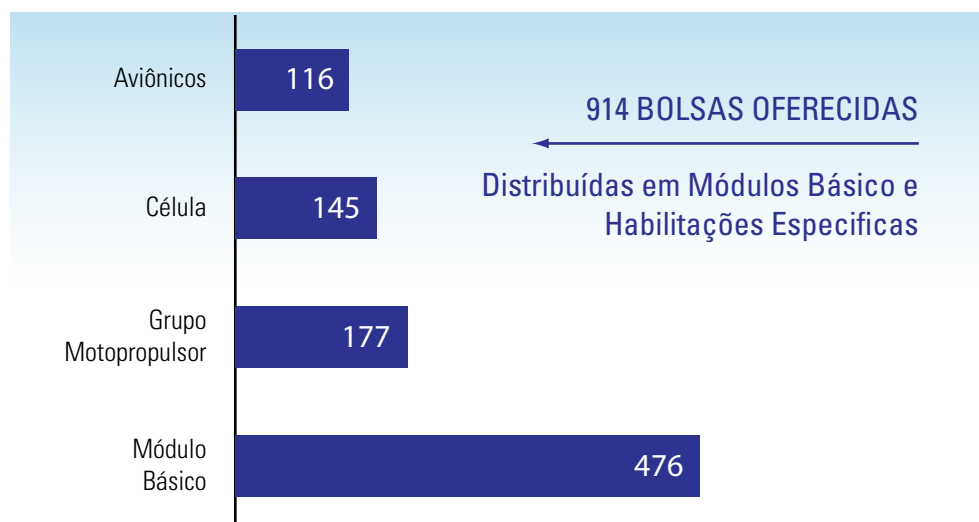
A ANAC desenvolve também outro projeto, voltado para a formação de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA). As bolsas valem para as três habilitações da carreira:

- **Habilitação em Célula:** envolve sistemas de pressurização, ar condicionado, pneumático e sistemas hidráulicos. Abrange também o trabalho na estrutura de aviões e helicópteros em geral, ou seja, na fuselagem da aeronave.
- **Habilitação em Grupo Motopropulsor:** todos os tipos de motores da Aviação Geral (convencionais ou a reação), sistemas de hélices e rotores e, também, sistemas dos grupos moto-propulsores.
- **Habilitação em Aviônicos:** componentes elétricos e eletrônicos de uma aeronave, inclusive instrumentos de navegação, de rádio-navegação e de rádio-comunicação - além de sistemas elétricos e radar.

O incentivo funciona da mesma forma que as bolsas de piloto de avião: 75% do valor do curso para a formação de mecânicos de manutenção aeronáutica é pago pela ANAC.

Em 2011, foram oferecidas bolsas nos seguintes locais:

1. Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial de Santa Catarina – SENAI SC (Florianópolis, SC)
2. Escola de aviação Asas de Socorro (Anápolis, GO)
3. Aeroclube de Bauru (Bauru, SP)



Veja a seguir o total de bolsistas formados em 2011 nos dois projetos:

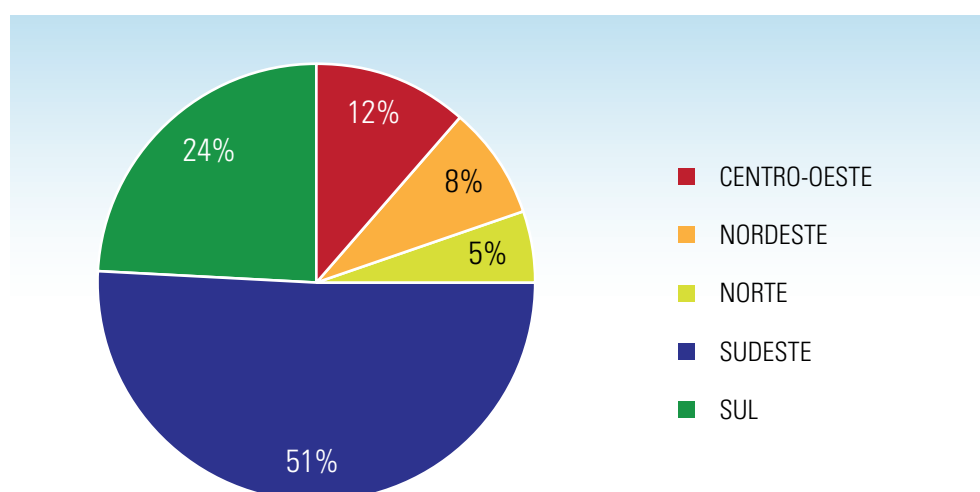
CURSO	BOLSAS OFERTADAS	BOLSISTAS FORMADOS EM 2011
Piloto Privado	109	83
Piloto Comercial	71	55
MMA – Módulo Básico	476	229
MMA – Célula	145	28
MMA – Grupo Motopropulsor	177	44
MMA – Aviônicos	116	20
TOTAL DE FORMADOS EM 2011		459

CENTROS DE INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL

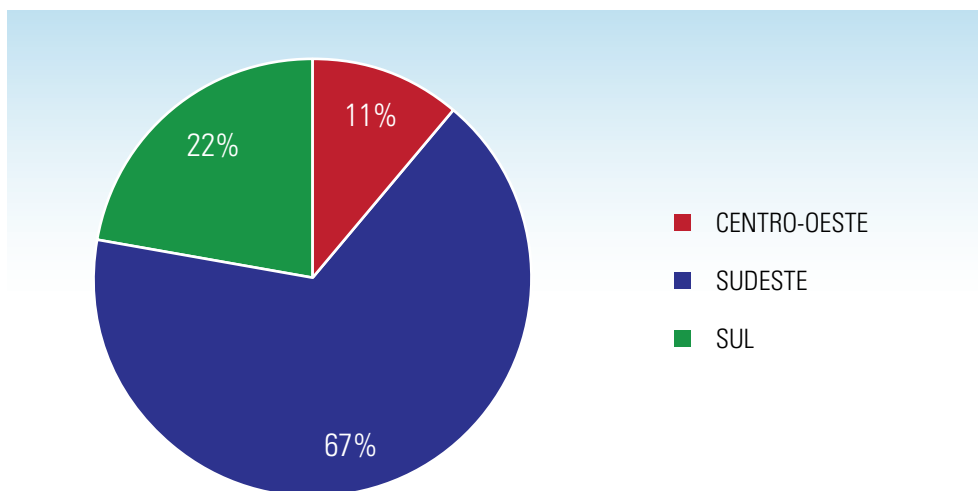
Todos os cursos de formação de profissionais da aviação civil são fiscalizados pela ANAC. Cada profissão possui normas específicas, tais como o conteúdo que deve ser ministrado ao aluno e requisitos de carga horária e atividades práticas.

Veja abaixo o número de cursos ativos, por carreira, distribuídos pelas regiões brasileiras:

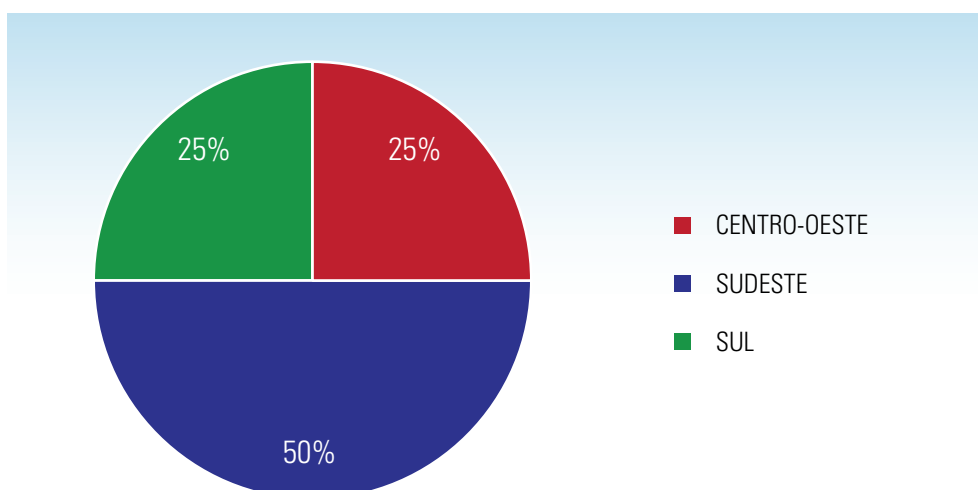
COMISSÁRIOS - Total: 96 cursos ativos no Brasil



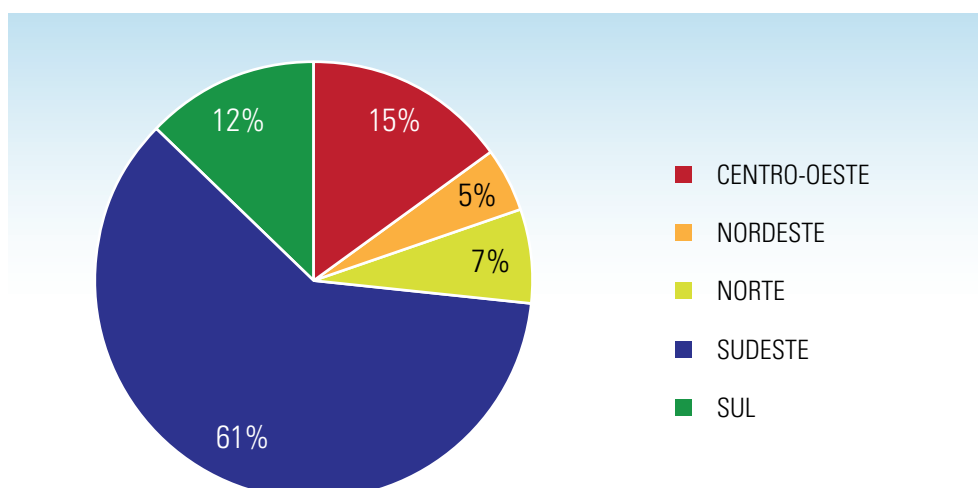
DOV - Total: 9 cursos ativos no Brasil



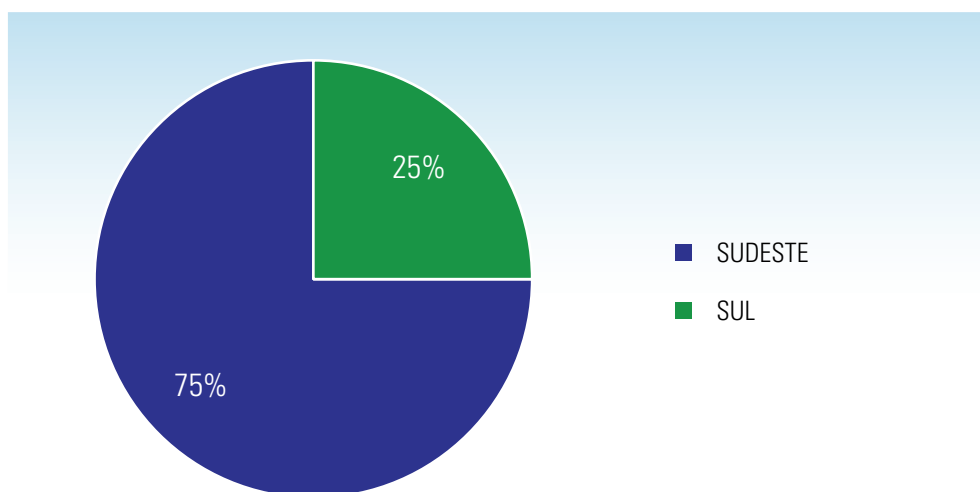
MECÂNICO DE VOO - Total: 04 cursos ativos no Brasil



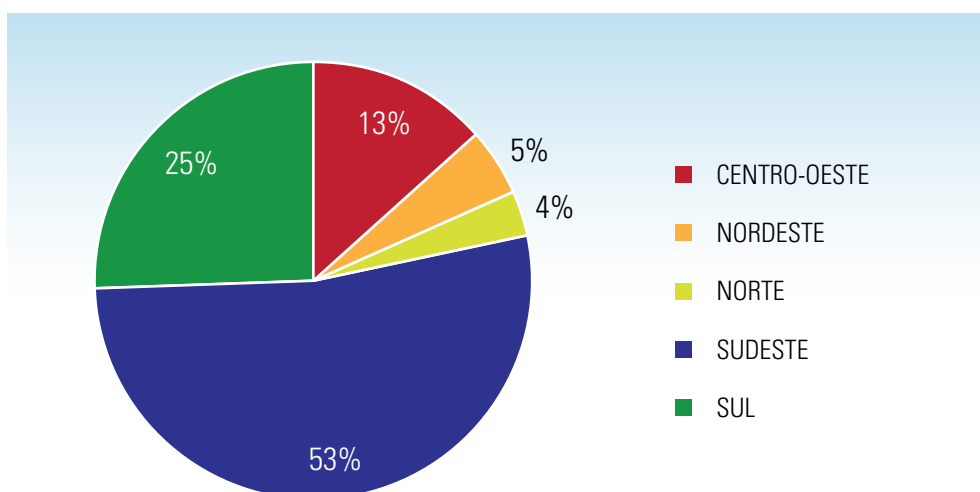
MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONAUTICA - Total: 206 cursos ativos no Brasil



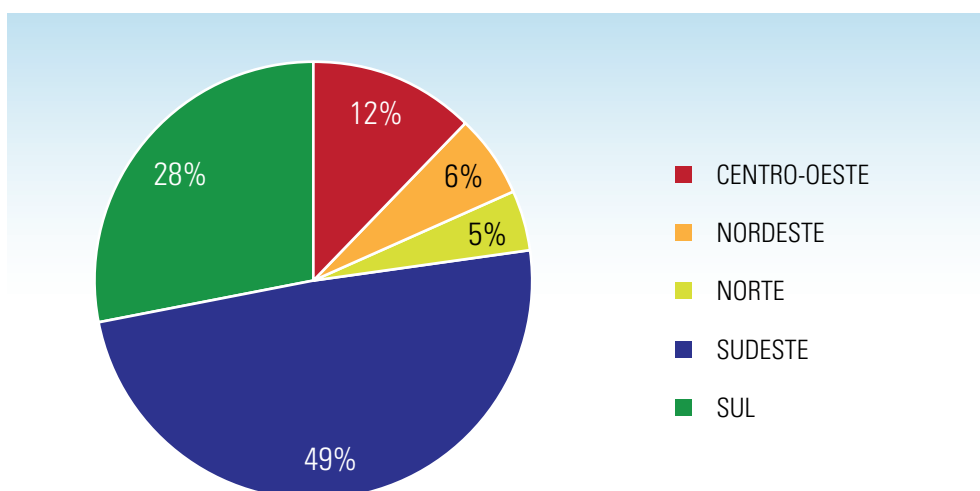
PILOTO AGRÍCOLA - Total: 04 cursos ativos no Brasil



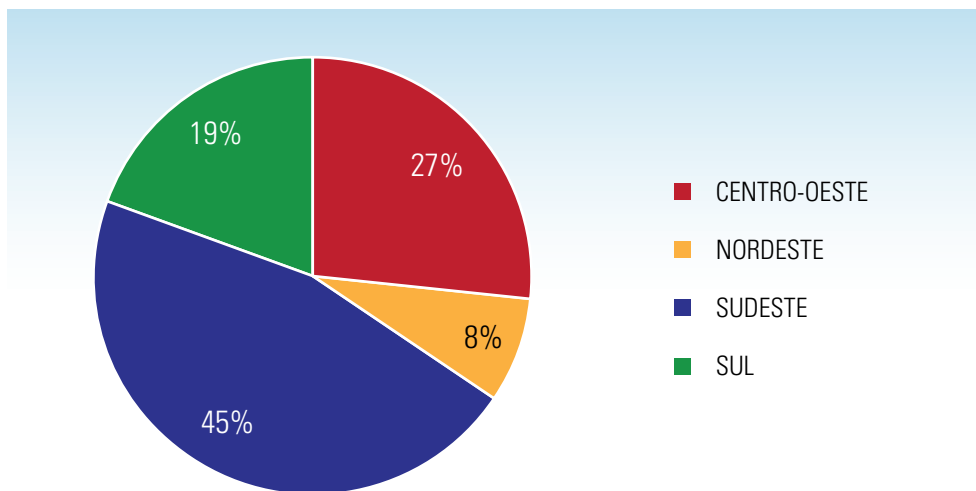
PILOTO COMERCIAL - Total: 261 cursos ativos no Brasil



PILOTO PRIVADO - Total: 334 cursos ativos no Brasil



PILOTO DE LINHA AÉREA - Total: 26 cursos ativos no Brasil



SISTEMA PARA APLICAÇÃO DE PROVAS ON-LINE

De janeiro a julho de 2011, foram aplicadas 27.908 provas on-line no País. As provas constituem-se parte do processo de certificação dos seguintes profissionais: Pilotos (Privado, Comercial e de Linha Aérea, tanto para avião quanto para helicóptero), Comissários de Voo, Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (divididos nas categorias: Célula, Avionicos e Grupo Moto-Propulsor), Mecânicos de Voo (profissionais que acompanham o voo dentro do cockpit monitorando os sistemas mecânicos, hidráulicos e elétricos do avião durante o voo).

Os exames são aplicados em Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém e Manaus.

CENTROS DE TREINAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

Nos Centros de Treinamento de Aviação Civil são ministrados cursos importantes para os profissionais do setor. Os treinamentos são regulamentados e certificados pela ANAC.

Entre janeiro e junho de 2011, foi realizado o acompanhamento de treinamentos de 281 instrutores cadastrados (certificados pela ANAC para ministrar cursos) e o controle de 17 novos examinadores credenciados para essa atividade, além da análise de 3.238 treinamentos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011. Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC; altera a Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nos 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória no 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei no 9.649, de 27 de maio de 1998.

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

BRASIL. Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011. Vincula a ANAC à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

BRASIL. Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2005. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

BRASIL. Decreto nº 6.932, de 11 de agosto de 2009. Dispõe sobre a simplificação do atendimento público prestado ao cidadão, ratifica a dispensa do reconhecimento de firma em documentos produzidos no Brasil, institui a “Carta de Serviços ao Cidadão”.

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. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009. Aprova sistema de gerenciamento de segurança operacional para os pequenos provedores de serviço da aviação civil.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011. Dispõe sobre o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 192, de 28 de junho de 2011. Estabelece os procedimentos para solicitação, autorização e aprovação de projetos, estudos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem de concessões para exploração da infraestrutura aeroportuária pela iniciativa privada definidas como prioritárias pelo governo federal.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91. Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 129. Operação de empresas estrangeiras.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 140. Autorização, Organização e Funcionamento de aeroclubes.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 142. Centros de Treinamento de Aviação Civil.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 121. Requisitos Operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 135. Requisitos operacionais: operações Complementares e por demanda.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBAC) nº 139. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 141. Escolas de Aviação Civil.



Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 - Brasília/DF - Brasil
Fale com a ANAC: 0800 725 4445

www.anac.gov.br