



ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

Relatório de **ATIVIDADES**

2015



ANAC

AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

Relatório de **ATIVIDADES**

2015



Agência Nacional de Aviação Civil

DIRETORES EM EXERCÍCIO

Diretor-Presidente: José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor: Ricardo Fenelon Junior

Diretor: Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor: Juliano Alcântara Noman

Diretor: Hélio Paes de Barros Júnior

Elaboração

Superintendência de Planejamento Institucional (SPI)

Edição, projeto gráfico-visual e diagramação

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Relatório de Atividades da ANAC 2015 Online

Acesse:

<http://www.anac.gov.br/arquivos-de-referencia/publicacoes/relatorios-de-atividades>

A256r

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
Relatório de atividades 2015 / Agência Nacional de
Aviação Civil. - Brasília, DF: ANAC, 2016.

155 p.

Inclui Bibliografia.

1. Agência Nacional de Aviação Civil. 2. Relatório de
atividades. 3. Aviação Civil. I. Título.

CDD 23 – 352.805

Sumário

Apresentação: Mensagem da Diretoria	5
1. Introdução	7
2. A ANAC: histórico, estrutura e gestão estratégica	11
3. Instituições e Atores da Aviação Civil Brasileira	23
4. O Setor Aéreo em Números	29
5. Segurança na Aviação	35
6. Retrospectiva: ANAC em 2015	43
7. Gestão Interna	63
8. Relacionamento com a Sociedade e Representação Institucional	73
9. Regulamentação	105
10. Certificação e Outorga	117
11. Fiscalização	125
12. Concessões de Aeroportos	145
13. Referências	154



Apresentação: Mensagem da Diretoria

Após duas décadas de resultados positivos, o ano de 2015 foi marcado por uma grave recessão econômica que interrompeu a trajetória de crescimento do país. O aumento do desemprego e da inflação afetou diversos setores da economia, impactando, naturalmente, a aviação civil.

O setor aéreo, entretanto, tem demonstrado boa capacidade de resiliência. O transporte aéreo regular, por exemplo, manteve-se em crescimento um pouco acima de 1%, tanto na demanda quanto na oferta de assentos, mesmo no cenário de retração do Produto Interno Bruto. No mesmo sentido, o valor real médio das tarifas aéreas sofreu uma redução de 9%, ao passo que a inflação medida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo ultrapassou a marca de dois dígitos em 2015.

Olhando para a infraestrutura aeroportuária, são visíveis as melhorias trazidas pelas concessões ao setor privado. O contexto de queda do nível de investimentos da economia brasileira não afetou diretamente o ritmo de obras inauguradas nos aeroportos concedidos.

Quanto à qualidade do atendimento nos aeroportos, o ano de 2015 espelha um aumento da satisfação com os serviços prestados aos passageiros. Em pesquisa realizada pela Secretaria de Aviação Civil, constatou-se que o índice de satisfação atingiu, durante o quarto trimestre, o valor 4,16 em uma escala de 1 a 5 a mais alta pontuação desde 2013, quando foi iniciado o monitoramento.

Bom que se diga que tais conquistas foram acompanhadas da manutenção do nível de segurança operacional, a qual sempre representou a principal preocupação da ANAC. Com efeito, entramos no quarto ano consecutivo sem acidentes na aviação regular. Também se mantiveram baixos os índices de acidentes na aviação geral.

Por fim, vale ressaltar os resultados das duas auditorias de segurança realizadas em 2015 pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). A ANAC obteve índices de conformidade de 97% em segurança contra atos de interferência ilícita e 95% em segurança operacional. A aviação brasileira definitivamente comprovou seu lugar entre as mais seguras do mundo e a ANAC continua andando, a passos largos, rumo ao objetivo de se consolidar como uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil.

Todos esses números serão mais detalhados ao longo deste relatório. Por ora, o mais importante é ressaltar o comprometimento, a seriedade e o profissionalismo de todos os elos do setor: empresas aéreas, aeroportos, indústria aeronáutica, profissionais e instituições públicas. Neste último, inclui-se a ANAC, no exercício das importantes funções de regulação e fiscalização da aviação civil.



1. Introdução

O Relatório Anual de Atividades é o documento que tem por objetivo dar visibilidade às ações da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e servir como instrumento de transparência para a sociedade em geral, além de prestação de contas da Agência perante o Congresso Nacional.

Nesse sentido, o art. 8º, inciso XL, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabelece que compete à ANAC elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional.

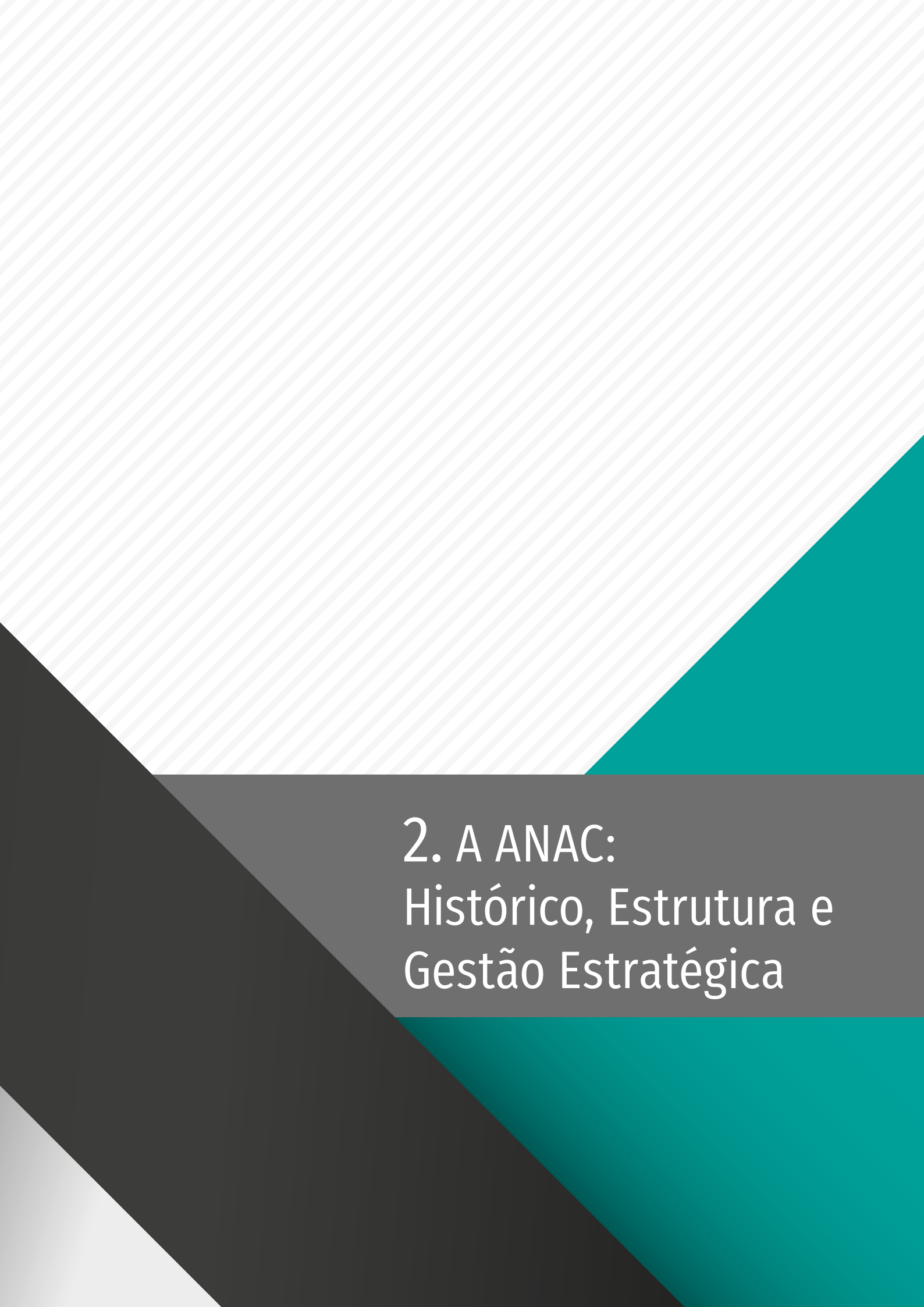
A finalidade do Relatório de Atividades é a prestação de contas à sociedade acerca das principais atividades e resultados da ANAC no ano anterior, de modo que os dados aqui dispostos servem para prover ao leitor uma visão geral do contexto de atuação da Agência. Muitos desses dados passam por processo de auditoria pelas áreas técnicas da Agência, podendo haver retificações. Por essa razão, a Agência indica como fonte primária para obtenção de informações técnicas do setor de aviação civil os diversos relatórios técnicos divulgados pela ANAC (Dados Econômicos Avançados, Anuário Estatístico, entre outros).

O presente Relatório está estruturado da seguinte forma:

Parte I – A Aviação Civil Brasileira e a ANAC: apresenta as principais instituições da aviação civil brasileira e também as principais informações sobre a Agência, como histórico, competências, plano estratégico e estrutura organizacional;

Parte II – Retrospectiva ANAC 2015: apresenta uma linha do tempo apresentando, em ordem cronológica, as principais realizações e resultados da ANAC no ano de 2015; e

Parte III – Atividades da ANAC em 2015: apresenta informações sobre as atividades da Agência no ano de 2015 e também o impacto de suas ações.

The background features a pattern of thin, light gray diagonal lines. A large teal triangle is positioned in the bottom right corner, and a dark gray triangle is in the bottom left corner. A horizontal gray band spans the width of the page, containing the text.

2. A ANAC: Histórico, Estrutura e Gestão Estratégica



2. A ANAC: Histórico, Estrutura e Gestão Estratégica

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e segue as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Governo Federal. Criada em 2005 por meio da Lei nº 11.182, a ANAC iniciou suas atividades em 2006, com a promulgação do Decreto nº 5.731, e substituiu o extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) e outros órgãos subordinados ao Comando da Aeronáutica.

A ANAC tem como atribuições a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil, com exceção das atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo e à investigação de acidentes aeronáuticos. Entre suas principais funções, destacam-se:

- a) promover a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita;
- b) manter a continuidade na prestação dos serviços de transporte aéreo;
- c) zelar pelo interesse dos usuários da aviação civil no Brasil; e
- d) cumprir a legislação do setor.

Diretoria

O órgão de deliberação máxima da ANAC é a diretoria colegiada, composta por cinco Diretores, cada qual com mandato de cinco anos. Um dos diretores exerce a função de Diretor-Presidente, por designação do Presidente da República. Todos os diretores são nomeados por ato do Presidente da República, após aprovação do Senado Federal.

Todas as decisões emanadas da Diretoria da ANAC devem ser deliberadas com o quórum mínimo de três diretores e aprovadas por maioria absoluta, cabendo ao Diretor-Presidente, além do voto ordinário, o voto de qualidade. Nos casos de urgência e relevância, em que não for possível reunir a tempo o referido quórum – sob o risco de intempestividade da matéria deliberada –, o Diretor-Presidente pode deliberar *ad referendum* da Diretoria, situação em que as matérias deverão ser referendadas posteriormente pelo Colegiado.

Saiba mais:

Legislação relacionada à ANAC

Lei nº 11.182/2005 – Lei de criação

Decreto nº 5.731/2006 – Decreto de instalação

Para mais informações, acesse:

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

Onde está a ANAC

Além da sede e de seu anexo, localizados em Brasília (DF), a ANAC possui Representações Regionais no Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e São José dos Campos (SP), além de 22 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) em diversos aeroportos brasileiros.

Veja a localização de cada uma das unidades no mapa a seguir:

Figura 1 – Localização dos escritórios da ANAC no Brasil



Endereços Principais

SEDE: Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A (1º ao 7º andar) Brasília - DF - CEP: 70.308-200

ANAC RJ: Avenida Presidente Vargas, 850 - Centro Rio de Janeiro - RJ - CEP 20.071/001
Telefone Geral: (21)3501-5000/5985 (Recepção)

ANAC SJC: Rua Laurent Martins 209 - Jardim Esplanada, São José dos Campos (SP), CEP: 12242-431 Tel.: (12) 3203-6600 / Fax.: (12) 3203-6801

ANAC SP: Rua Renascença 112, Vila Congonhas - São Paulo/SP - CEP 04612-010

Núcleos Regionais de Aviação Civil

A ANAC atua nos principais aeroportos brasileiros por meio dos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC).

Esses núcleos realizam atividades diferenciadas, como prestação de serviços a aeronautas e proprietários de aeronaves, agendamento e realização de provas, atualização de seguros e licença de estação. Os inspetores de aviação civil que atuam nos NURAC também são responsáveis por fiscalizações de rampa - inspeção realizada em uma aeronave, enquanto os membros da tripulação e a aeronave estão em solo, com o objetivo de comprovar o cumprimento dos requisitos e procedimentos estabelecidos pela autoridade de aviação civil -, e da prestação dos serviços oferecidos pelas empresas aéreas e pelos aeroportos.

Dos 22 NURAC existentes, 15 contam com atendimento presencial para passageiros que desejem obter informações a respeito da legislação de aviação civil e/ou reclamar a respeito dos serviços prestados pelas empresas aéreas. Esse atendimento é disponibilizado nos aeroportos de Brasília (DF), Congonhas (SP), Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Galeão (RJ), Santos Dumont (RJ), Confins (BH), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR), Cuiabá (MT), Manaus (AM) e Natal (RN).

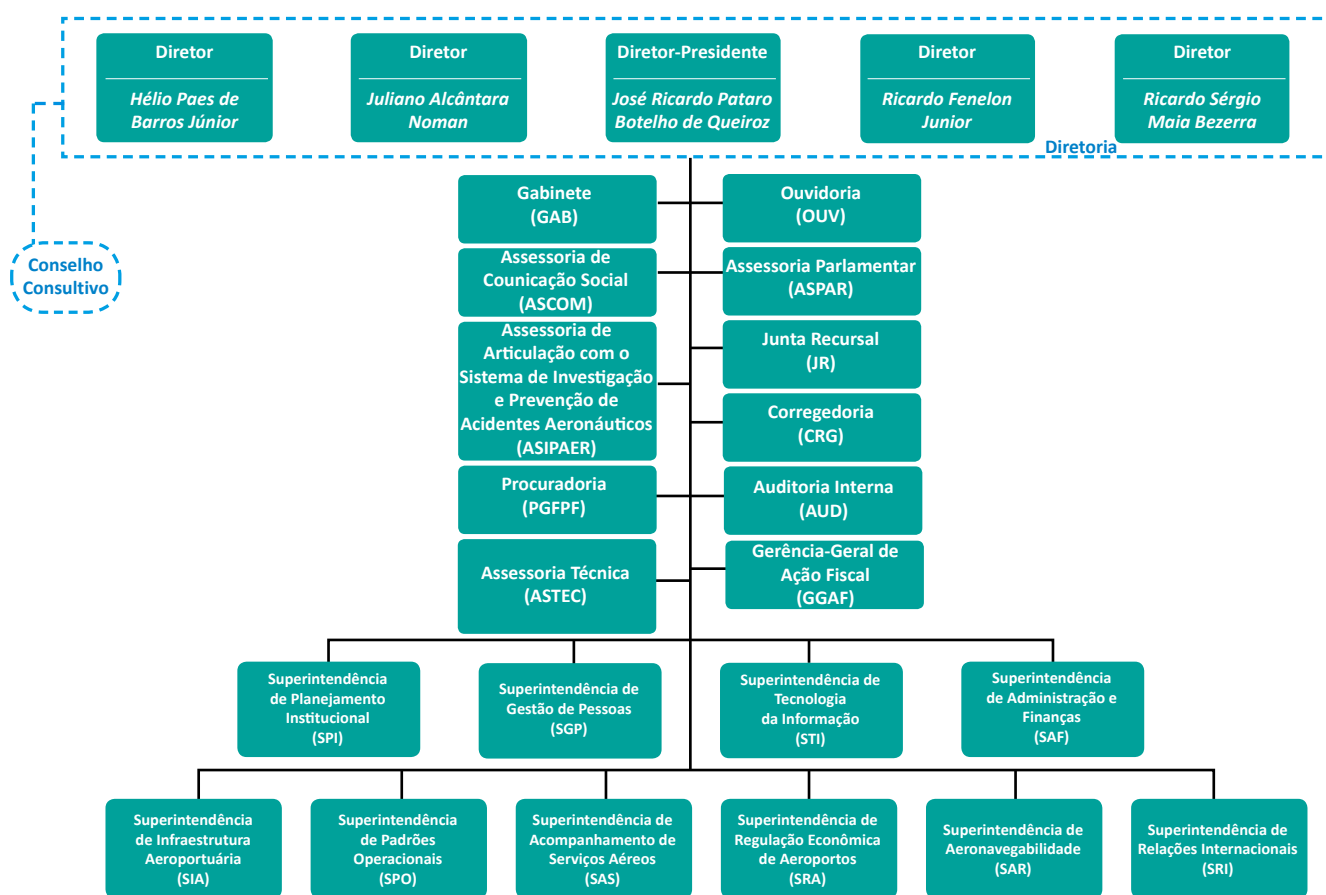
Saiba Mais:

Os endereços, e-mails e telefones de todos os NURAC podem ser encontrados na seguinte página: http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/unidades-da-anac

Estrutura Organizacional

Além da Diretoria Colegiada, a ANAC conta com 21 unidades organizacionais, todas elas vinculadas diretamente ao Colegiado. São dez superintendências (seis finalísticas e quatro para as áreas-meio) e onze órgãos de assessoramento à Diretoria. A disposição desses órgãos encontra-se ilustrada no organograma da figura a seguir:

Figura 2 – Organograma* da ANAC



Atualizado em 13/04/2016

* A composição da Diretoria constante do organograma acima refere-se à data de 13 de abril de 2016. Durante o ano de 2015, também fizeram parte da Diretoria da ANAC os senhores Marcelo Pacheco dos Guarany e Claudio Passos Simão, cujos mandatos foram encerrados em 20 de março de 2016.

Quem faz a ANAC

A ANAC conta com 2.217 colaboradores, entre servidores (efetivos, requisitados, cedidos e comissionados), estagiários e terceirizados. A tabela a seguir detalha a composição do quadro funcional da Agência:

Quadro 1 – Composição do quadro funcional da ANAC

ATIVO PERMANENTE	ESTAGIÁRIOS	EXERC. DESCENT. DE CARREIRA	NOMEADO PARA CARGO EM COMIS.	REQ. DE OUTROS ÓRGÃOS	REQUISITADO	TERCEIRIZADOS	EXERCÍCIO PROVISÓRIO	TOTAL
1.240 em exercício na ANAC + 48 cedidos	265	15	99	60	34	455	01	2.217

Fonte: Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos – SIAPE. Dados da Superintendência de Administração e Finanças referentes a 04/01/2016.

O corpo funcional se destaca por seu nível de escolaridade, conforme se pode observar na tabela abaixo:

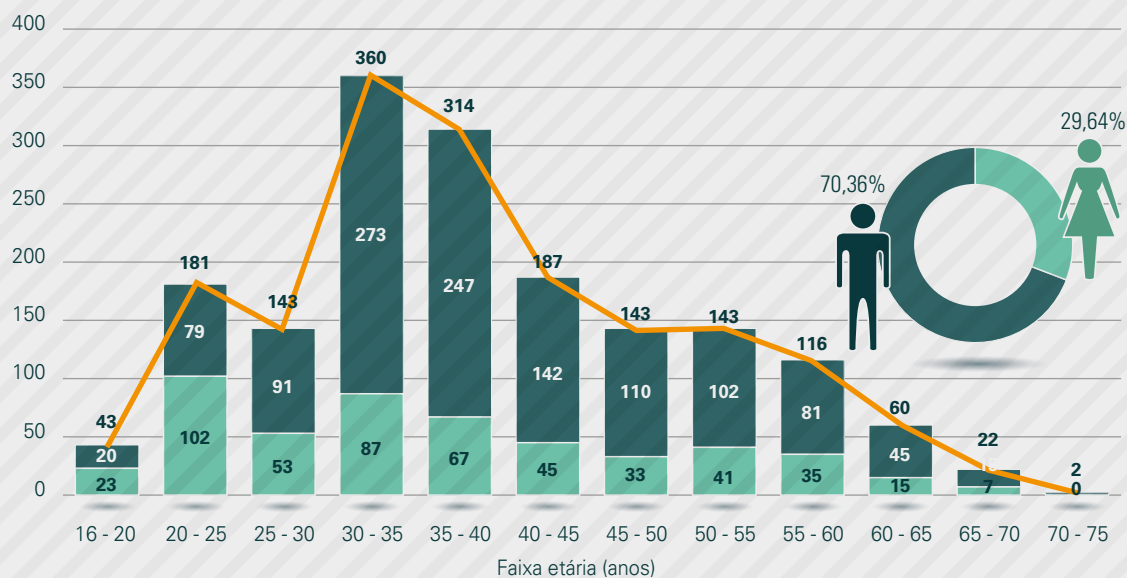
Quadro 2 – Nível de escolaridade dos servidores da ANAC

PHD	POS-DOCTORADO	DOCTORADO	MESTRADO	ESPECIALIZAÇÃO	APERFEIÇOAMENTO	POS-GRADUAÇÃO	ENSINO SUPERIOR	SUPERIOR INCOMPLETO	ENSINO TÉCNICO	ENSINO MÉDIO	SEGUNDO GRAU INCOMPLETO	ENSINO FUNDAMENTAL	TOTAL
2	4	20	137	57	3	111	851	280	28	203	14	4	1714 (sem os Cedidos)
0	0	1	2	0	0	0	33	0	0	12	0	0	48 (Cedidos)

Fonte: Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos – SIAPE. Dados referentes a 04/01/2016.

A ANAC possui um quadro de servidores ainda jovem. Quase 48% dos servidores possuem idade até 40 anos. O gráfico a seguir demonstra a distribuição dos servidores por faixa etária e sexo.

Figura 3 – Servidores por idade e gênero



Fonte: Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos – SIAPE. Dados referentes a 04/01/2016 (valores sem os cedidos).

Além disso, pode-se perceber que a Agência conta com quadro de servidores predominantemente masculino, composto por 29,64% de mulheres e 70,36% de homens (valores sem os cedidos).

Terceirizados

A ANAC conta com um quadro de 455 colaboradores terceirizados, distribuídos de acordo com os seguintes cargos:

Quadro 3 - Composição do quadro de colaboradores terceirizados da ANAC

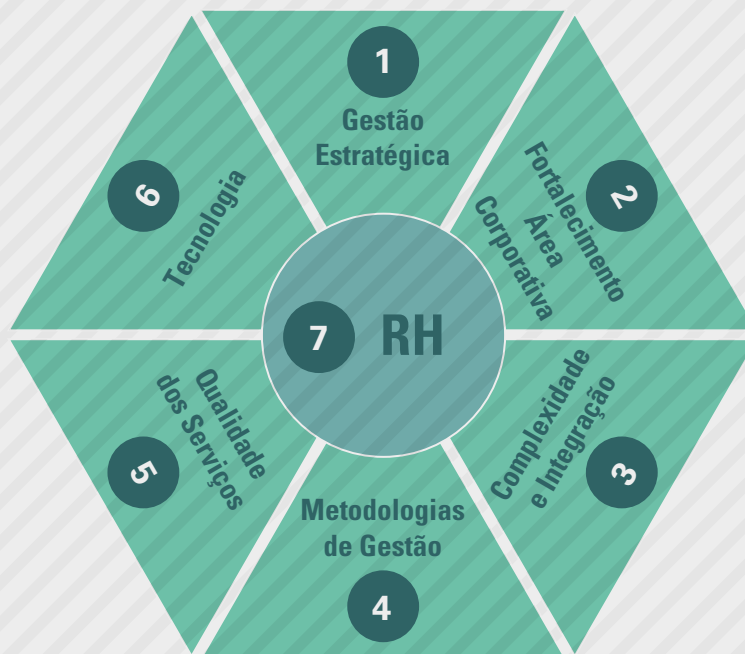
Cargo	Quantidade
Secretária Executiva	22
Técnico em Secretariado	133
Recepcionista	94
Mensageiro	61
Copeira	7
Garçons	11
Vigilantes	70
Auxiliar Técnico – Serviços de Impressão	3
Terceirizados de Tecnologia da Informação	54
Total Geral	455

Fonte: ANAC

Gestão Estratégica

Para que a ANAC possa se modernizar institucionalmente e, assim, responder com maior efetividade aos desafios do crescimento do setor de aviação civil, foi aprovado pela diretoria da Agência o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), por meio da IN nº 66, de 13 de novembro de 2012.

As diretrizes do programa se traduzem na busca pelo aprimoramento contínuo dos processos organizacionais por meio de bases estruturantes. São elas: Reforço da Gestão Estratégica, Fortalecimento da Área Corporativa, Integração das Iniciativas das Unidades Organizacionais, Aprimoramento das Metodologias de Gestão, Incremento na Qualidade dos Serviços, Uso Intensivo de Tecnologia da Informação e Valorização de Recursos Humanos.



A criação de um conjunto de iniciativas que possibilite à Agência apresentar crescente capacidade de resposta para demandas de curto prazo, aliada a um planejamento sólido de médio e longo prazos, dotando a instituição de condições para que cumpra seus principais objetivos independentemente de qualquer cenário, era uma preocupação constante da diretoria colegiada, o que motivou a consolidação de um programa como o PFI, para contemplar essas diversas iniciativas.

Planejamento Estratégico

O Planejamento Estratégico é o instrumento no qual a instituição explicita seus objetivos de longo prazo e as ações a serem empreendidas para a consecução desses objetivos. O Plano constitui, portanto, um compromisso de longo prazo firmado pela instituição junto a seus colaboradores e à sociedade. E, para que esse compromisso seja crível, é importante que ambos os grupos tenham participado do seu processo de construção.

O Planejamento Estratégico explicita os compromissos firmados pela ANAC enquanto instituição de Estado, junto à sociedade e seus servidores. Como o Planejamento Estratégico orienta a instituição sobre objetivos e metas, é muito importante que os servidores e gestores conheçam e assimilem seus conceitos, para aplicá-los no dia a dia e comunicá-los adequadamente.

Publicado no dia 9 de janeiro de 2015, pela Portaria nº 45/2015, o Plano Estratégico 2015-2019 contém detalhes sobre a identidade estratégica revelada a partir da missão, visão, valores e mapa estratégico a serem adotados pela ANAC — além dos objetivos, estratégias e iniciativas que visam a entregar para a sociedade um transporte aéreo seguro e de qualidade. Resultado de amplos debates com o público interno (por meio de reuniões, workshops e cursos de capacitação) e com o público externo (pesquisa realizada via internet com especialistas do setor e demais interessados no assunto), o Plano Estratégico se propõe a refletir as necessidades de servidores e unidades organizacionais da Agência, bem como os anseios da sociedade.

Missão

Garantir a **todos** os brasileiros a **segurança** e a **excelência** da aviação civil.

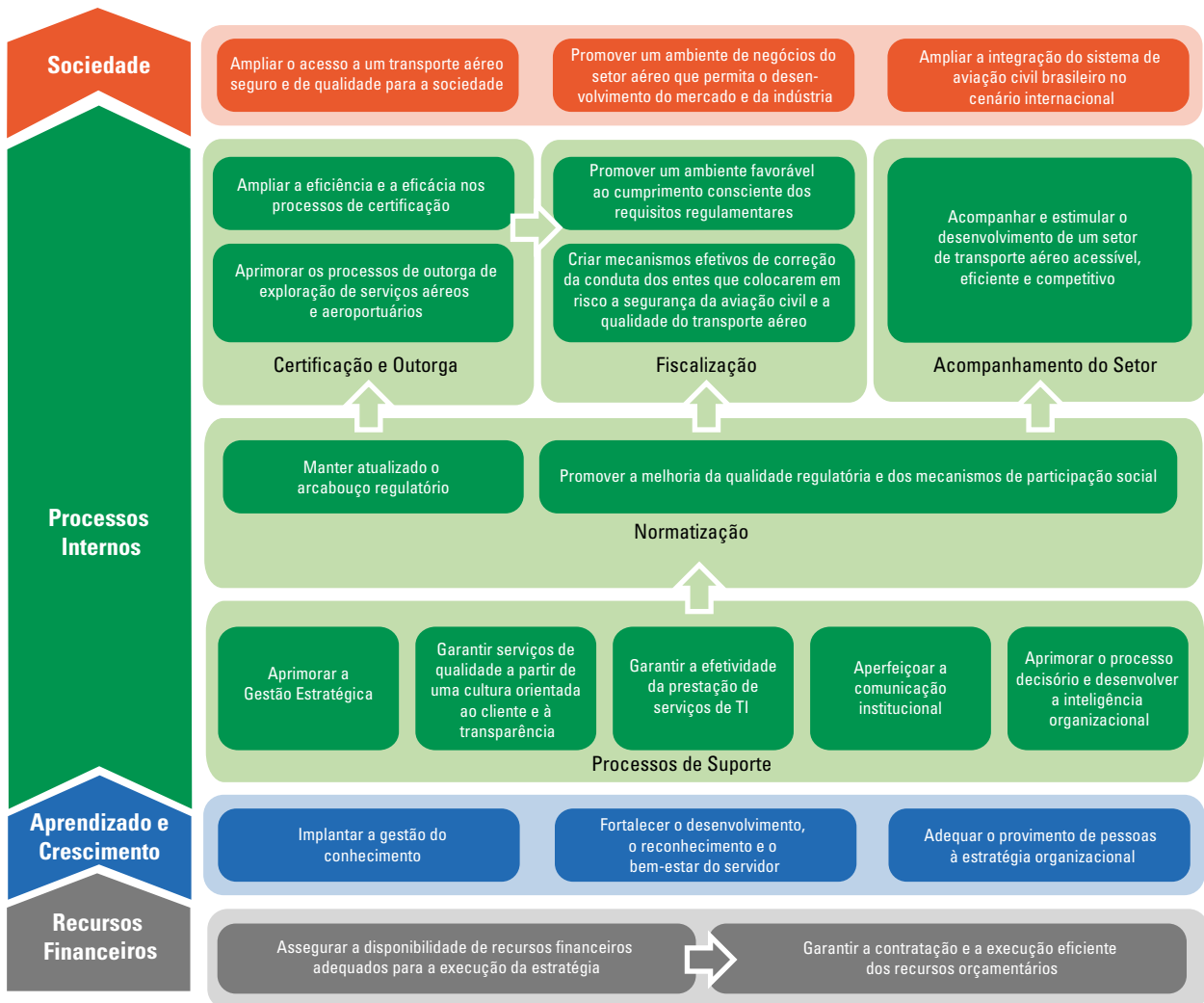
Visão

Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da **segurança** e do **desenvolvimento** da aviação civil.

Valores

1. “Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a **sociedade.**”
2. “Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o **fim público.**”
3. “Atuamos com **ética e transparência.**”
4. “Valorizamos as **pessoas** e a **meritocracia.**”
5. “Incentivamos a **inovação.**”
6. “Temos **orgulho** de trabalhar na ANAC.”
7. “Somos **apaixonados** pela aviação.”

Figura 4 – Mapa Estratégico



O novo Plano Estratégico foi aprovado pela Diretoria da Agência em dezembro de 2014 e publicado em janeiro de 2015.

Saiba mais:

A versão completa do novo Plano Estratégico, referente ao período 2015-2019, está disponível para consulta no seguinte endereço:

<http://www2.anac.gov.br/transparencia/Pdf/bps2015/02/Anexol.pdf>

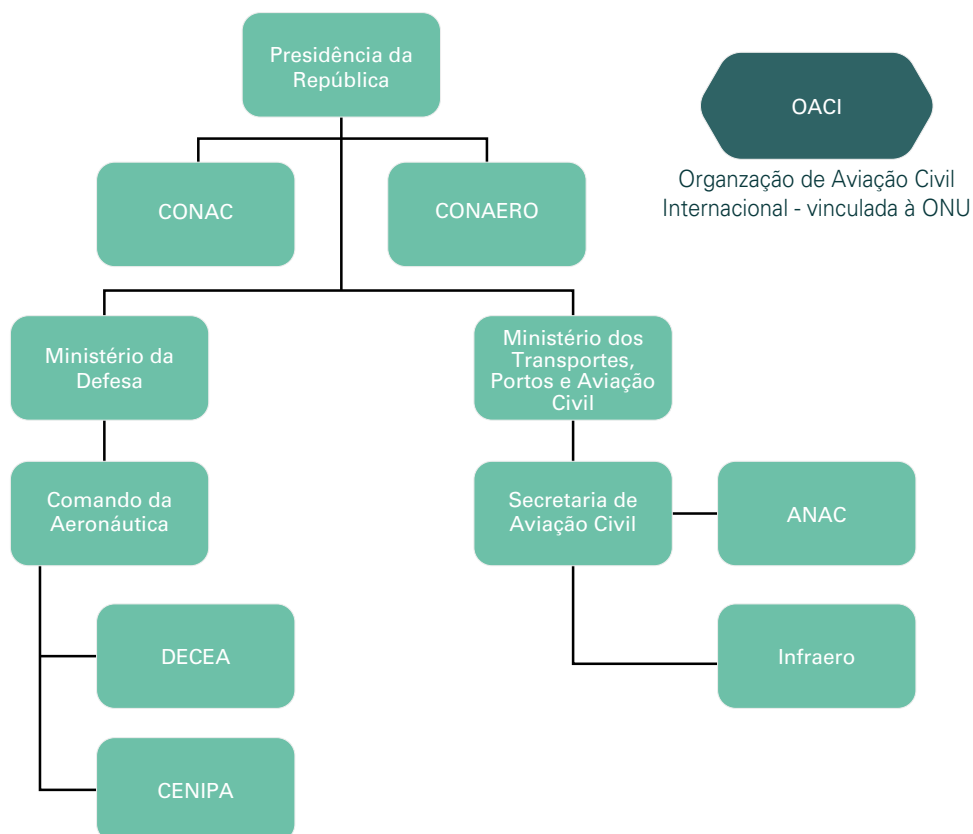


3. Instituições e Atores da Aviação Civil Brasileira



3. Instituições e Atores da Aviação Civil Brasileira

O setor da aviação civil é composto por diversos atores, entre agentes públicos e privados. O organograma abaixo ilustra o arranjo institucional da aviação civil brasileira no âmbito federal:



ANAC

A ANAC é a Autoridade de Aviação Civil brasileira responsável pela normatização e fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. A ANAC — cujas atividades se enquadram nas áreas de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional — tem como principais objetivos estabelecer normas que promovam a segurança operacional e um ambiente de mercado competitivo na aviação civil, além de assegurar o cumprimento dessas regras visando à prevenção de acidentes e à melhoria constante da qualidade dos serviços oferecidos por empresas, profissionais do setor e aeroportos. A ANAC certifica aeronaves, empresas, fabricantes, oficinas, aeródromos, escolas e profissionais da aviação civil e fiscaliza o funcionamento de todas essas atividades.

Visite a página da ANAC na internet: www.anac.gov.br

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTE, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

Incorporada ao Ministério dos Transportes em maio de 2016, a Secretaria de Aviação Civil tem o propósito de coordenar e supervisionar ações voltadas para o desenvolvimento estratégico do setor da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica no Brasil. Dentre as atribuições da pasta estão o planejamento do setor aéreo, a coordenação de fundos de desenvolvimento de infraestrutura — em especial o Fnac (Fundo Nacional de Aviação Civil) — e a coordenação dos órgãos e entidades do sistema de aviação civil brasileiro — como a ANAC e a Infraero —, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa.

Visite a página da Secretaria de Aviação Civil na internet: www.aviacao.gov.br

INFRAERO

Vinculada à SAC, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) atua para prover infraestrutura e serviços aeroportuários e de navegação aérea, contribuindo para a integração nacional e o desenvolvimento sustentável do País, de maneira articulada com as políticas públicas do Governo Federal. Administra ao todo 60 aeroportos, 72 Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo e 28 Terminais de Logística de Carga. A Empresa também tem participação de 49% nas Sociedades de Propósitos Específicos (SPEs) que administram os aeroportos de Guarulhos e Viracopos (SP), Brasília (DF), Confins (MG) e Galeão (RJ).

Visite a página da Infraero na internet: www.infraero.gov.br

DECEA

Subordinado ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é o órgão do Comando da Aeronáutica responsável pelo planejamento, gerenciamento e controle do tráfego aéreo brasileiro. Compete ao órgão atividades relacionadas à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica. Compete ainda ao DECEA prover os meios necessários para o gerenciamento do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil faz parte.

Visite a página do DECEA na internet: www.decea.gov.br

CENIPA

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) é o órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), do Comando da Aeronáutica. Possui como atribuições a supervisão, o planejamento, o controle e a coordenação de atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

É da análise das causas e circunstâncias de um acidente ou incidente aeronáutico que se retiram valiosos ensinamentos, os quais são posteriormente transformados em recomendações de segurança específicas e objetivas para os fatos analisados, remetidas pelo CENIPA às várias instituições do setor de aviação civil (proprietário, operador de equipamento, fabricante, piloto, oficina, órgão governamental, entidade civil, etc.), com o intuito de que aprimorem seus controles e procedimentos, aumentando a segurança e evitando que novos acidentes venham a ocorrer.

Visite a página do CENIPA na internet: www.cenipa.aer.mil.br

Além dessas instituições públicas federais, o setor aéreo brasileiro é composto dos seguintes entes:

- **Profissionais da Aviação Civil:** pessoas que trabalham no setor – aeronautas (tripulantes), mecânicos de manutenção aeronáutica, mecânicos de voo, despachantes operacionais de voo, aeroviários, profissionais de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, bombeiros de aeródromos etc. –, a maioria das quais deve ser certificada pela ANAC para poderem atuar;
- **Empresas aéreas de transporte regular:** pessoas jurídicas autorizadas pela ANAC para operar as linhas regulares de transporte aéreo de passageiros e carga;
- **Empresas de táxi-aéreo:** pessoas jurídicas autorizadas pela ANAC para realizar operações não regulares – sem frequência pré-definida, em geral sob demanda – de passageiros e carga;
- **Empresas de serviço aéreo especializado:** pessoas jurídicas autorizadas pela ANAC para prestar serviço aéreo especializado, o qual pode ocorrer em diversas modalidades, como aerolevantamento, aerodemonstração, aeroagrícola, aeropublicidade, aeroreportagem, aeroinspeção, aerocinematografia, combate a incêndios, aerofotografia etc.;
- **Operadores de aeródromos públicos:** entes delegatários pela União para operar a infraestrutura aeroportuária, abrangendo a Infraero, as concessionárias privadas e os operadores estaduais e municipais;
- **Operadores de aeródromos privados:** pessoas físicas ou jurídicas que possuem infraestrutura aeroportuária para uso próprio registrada na ANAC;
- **Escolas de aviação civil e aeroclubes:** pessoas jurídicas certificadas pela ANAC para realizar a formação de aeronautas e aeroviários;

- **Organizações de manutenção:** pessoas jurídicas certificadas pela ANAC para exercer atividades de manutenção e reparo em aeronaves;
- **Proprietários e operadores de aeronaves privadas:** pessoas físicas ou jurídicas que possuem e/ou operam aeronaves, sem remuneração, em benefício próprio, as quais devem ser registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), que compõe a estrutura da ANAC;
- **Indústria aeronáutica:** composta pelas pessoas jurídicas que produzem e comercializam aeronaves, peças e componentes aeronáuticos, os quais devem ser certificados pela ANAC; e
- **Operadores das torres de controle de tráfego aéreo:** entes autorizados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo a operar as torres de controle de espaço aéreo.

Da breve descrição acima, percebe-se o quão amplo constitui-se o universo de atuação da Agência, que é a responsável por regular, certificar e fiscalizar atividades desempenhadas por milhares de pessoas físicas e jurídicas que atuam no setor de aviação civil. Além de amplo, cabe ressaltar que o campo de atuação da ANAC é altamente especializado, uma vez que se trata de um setor intensivo em tecnologia, com inovações constantes, e que demanda vultosos investimentos e prazos de retorno alongados.



4. O Setor Aéreo em Números



4. O Setor Aéreo em Números

Desde o ano 2000, a aviação civil tem crescido muito acima da média de outros setores da economia brasileira. Esta seção se dedica a mostrar, de maneira geral, o tamanho e a diversidade da aviação civil brasileira, o que se reflete em desafios para as atividades de regulação e fiscalização da ANAC.

Frota de Aeronaves

Em 2015, a distribuição da frota de aeronaves registrada na ANAC teve uma ligeira alta (351 aeronaves) se comparada a 2014 (21.438), totalizando **21.789 (em setembro de 2015)** aeronaves registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

As aeronaves civis podem ser classificadas como públicas e privadas.

As aeronaves privadas podem ser registradas nas seguintes categorias:

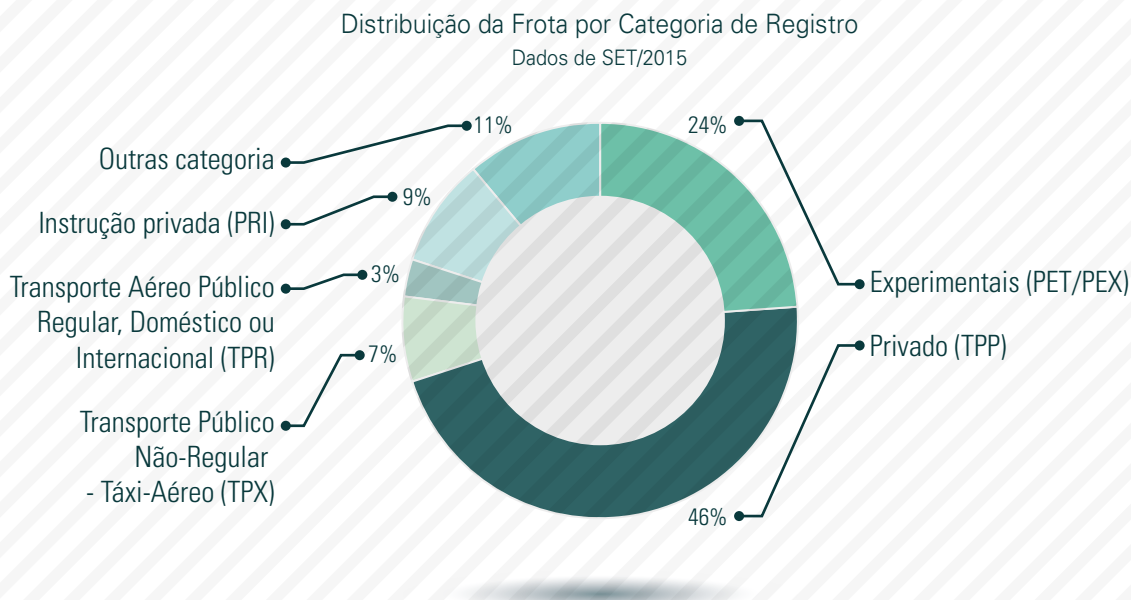
- **Serviço Aéreo Especializado Público (SAE):** aeronaves empregadas na prestação de serviço aéreo especializado, realizado por pessoa física ou jurídica brasileira, autorizada, mediante remuneração, em que somente as pessoas e materiais relacionados com a execução do serviço podem ser conduzidos.
- **Serviço de Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional (TPR):** aeronaves empregadas em serviços de transporte aéreo público, realizado por pessoas jurídicas brasileiras, por concessão e mediante remuneração, de passageiro, carga ou mala postal, de âmbito regional, nacional ou internacional.
- **Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular, Doméstico ou Internacional (TPN):** aeronaves empregadas em serviços de transporte aéreo público não-regular de passageiro, carga ou mala postal, realizados por pessoa física ou jurídica brasileira, autorizadas, mediante remuneração, entre pontos situados no País, entre um ponto situado no território nacional e outro em país estrangeiro ou entre pontos situados em países estrangeiros.
- **Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular – Táxi Aéreo (TPX):** aeronaves empregadas em serviços de transporte aéreo público não-regular de passageiro ou carga, realizados por pessoa física ou jurídica brasileira, autorizada, mediante remuneração convencionalizada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.
- **Serviços Aéreos Privados (TPP):** aeronaves empregadas em serviços realizados sem remuneração, em benefício dos proprietários ou operadores, compreendendo as atividades aéreas de recreio ou desportivas, de transporte reservado ao proprietário ou operador, de serviços

aéreos especializados realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador, não podendo efetuar quaisquer serviços aéreos remunerados.

- **Instrução (PRI):** aeronaves empregadas na instrução, treinamento e adestramento de voo pelos aeroclubes, clubes ou escolas de aviação civil proprietárias da aeronave, podendo ser usada, ainda, para prestar tais serviços a pessoal de outras organizações sob contrato aprovado pela ANAC e como aeronave administrativa da entidade sua proprietária.
- **Experimental (PET):** aeronaves visando à certificação na categoria experimental.
- **Histórica (PRH):** aeronaves utilizadas em amostras e voos de exibição, restritas a essas finalidades e declaradas como tal na forma da legislação em vigor.

A figura abaixo detalha a frota brasileira em setembro de 2015, por categoria de registro:

Figura 5 – Frota Brasileira



Fonte: ANAC

Aeródromos e Helipontos

O Brasil possui 2.559 aeródromos civis, dos quais 643 são públicos e 1.916 privados.

Aeródromos públicos são aqueles abertos ao tráfego mediante homologação na ANAC, após comprovadas as condições mínimas de segurança e, no caso das concessões, as condições contratuais. São chamados de aeroportos os aeródromos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, bem como de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Já os aeródromos privados são aqueles cuja utilização depende de aval do proprietário, sendo vedada a exploração comercial. Esses aeródromos são registrados junto à ANAC. Em geral, são aeródromos as pistas de pouso em propriedades particulares – fazendas, empresas, condomínios etc.

Helipontos são os aeródromos exclusivamente destinados à operação de helicópteros. Sua classificação em público e privado segue a mesma lógica dos aeródromos em geral – públicos são abertos ao tráfego de qualquer aeronave, e privados, mediante autorização do proprietário (vedada a exploração comercial).

Quadro 4 – Helipontos por região

Região	Privados	Públicos	Total	Percentual
Sudeste	655	1	656	72%
Nordeste	128	1	129	14%
Sul	82	0	82	9%
Centro-Oeste	28	0	28	3%
Norte	15	0	15	2%
Brasil	908	2	910	100%

Fonte: ANAC (dados de julho de 2015).

Número de Empresas Aéreas Autorizadas a Operar no País

A tabela abaixo demonstra a quantidade de empresas que são autorizadas pela ANAC a operar serviço aéreo público – ou seja, que pode ser executado mediante remuneração.

Quadro 5 – Empresas autorizadas a operar no Brasil

Tipo de serviço aéreo	Quantidade
Empresas brasileiras de transporte regular	10
Empresas estrangeiras de transporte regular	62
Táxi-aéreo	217
Serviços Aéreos Especializados	319

Fonte: ANAC (dados de 09/07/2015)

Número de Licenças e Habilitações do Pessoal da Aviação Civil

Licença é o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.

Já habilitação representa uma autorização associada a uma licença, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos.

Só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações válidas e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.

A tabela abaixo demonstra a quantidade de licenças do pessoal da aviação civil:

Quadro 6 – Quantidade de licenças emitidas

Licença - masc. e fem.	2012	2013	2014	2015
PCM - Piloto Comercial - Avião	1.603	1.714	1.539	1.281
PPR - Piloto de Linha Aérea - Avião	311	197	258	448
PPR - Piloto Privado - Avião	2.938	2.804	2.403	2.270
PCH - Piloto Comercial - Helicóptero	495	753	614	319
PHP - Piloto Privado - Helicóptero	743	755	639	523
PLH - Piloto de Linha Aérea - Helicóptero	134	167	153	80
COM - Comissário	646	384	435	686
MMA - Mecânico de Manutenção Aeronáutica	912	768	900	886

Fonte: ANAC. Atualização: dezembro de 2015.



5. Segurança na Aviação

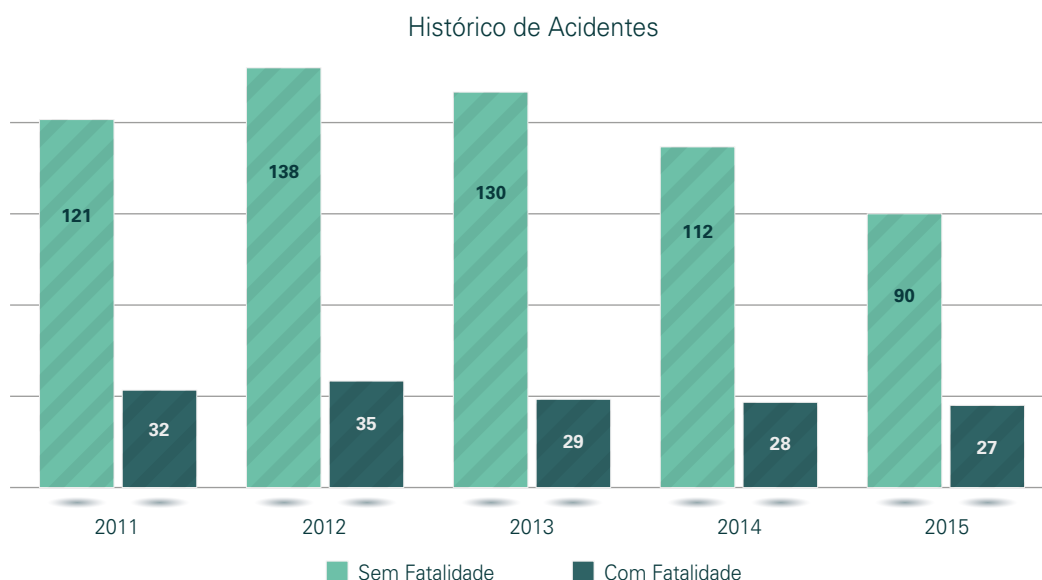


5. Segurança na Aviação

A complexidade do setor de aviação civil proporciona inúmeros desafios relacionados à segurança operacional. Tendo em vista essa conjuntura e a preocupação da ANAC em garantir uma aviação segura a todos os brasileiros, a Agência desempenha seus processos de normatização, certificação e fiscalização estruturados de forma a criar um ambiente de segurança no setor que possibilite a redução dos índices de acidentes aéreos.

Com o intuito de monitorar o desempenho da aviação civil brasileira, a Agência utiliza diversas informações, entre elas aquelas relacionadas aos acidentes aeronáuticos provenientes do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). De posse desses dados e visando a ter uma percepção da evolução dos acidentes nos últimos anos, foi elaborada a figura abaixo, pela qual se verifica uma diminuição a partir do ano de 2012.

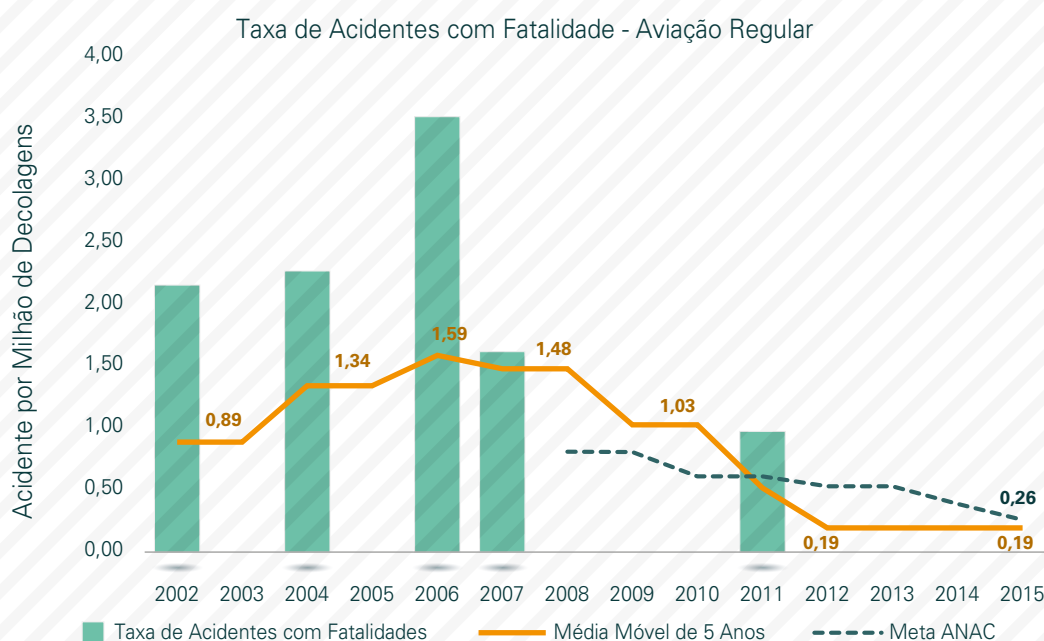
Figura 6 – Histórico de acidentes com e sem fatalidades



Fonte: CENIPA.

Outro indicador utilizado pela ANAC é o índice de acidentes aeronáuticos com fatalidades na aviação regular, que é a média móvel (de cinco anos) da taxa de acidentes fatais por milhão de decolagens envolvendo operadores da aviação comercial regular brasileira. Em 2015 tal índice manteve-se em 0,19 acidentes por milhão de decolagens, ao passo que a meta estabelecida pela própria Agência para o mesmo ano foi de 0,26. A meta global definida pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para o ano de 2014 foi de 0,53.

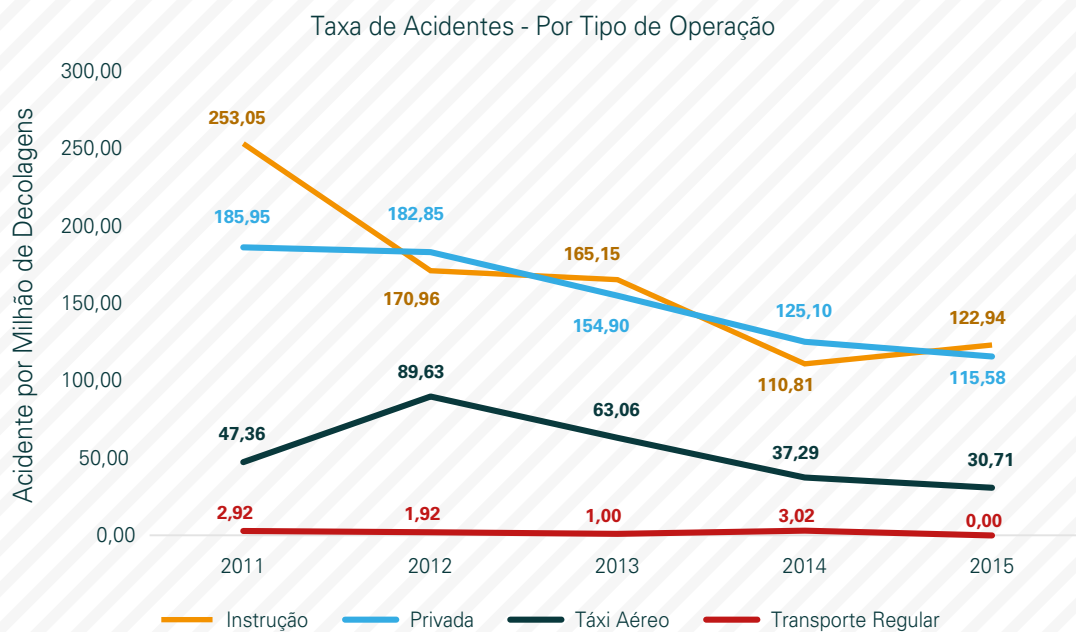
Figura 7 – Taxa de acidentes com fatalidades na aviação regular brasileira



Fontes: CENIPA e ANAC.

Além da aviação regular, a ANAC também acompanha com proximidade o desempenho dos demais segmentos da aviação e, para cumprir essa tarefa, é importante considerar os diferentes ambientes e características operacionais, assim como os distintos volumes de operação por eles apresentados. Com esse intuito, foram elaboradas taxas de acidentes para os principais segmentos da aviação, conforme pode ser observado na figura abaixo. Da figura, é oportuno notar que, além das baixas taxas de acidentes apresentadas pela aviação regular, a aviação de instrução e a aviação privada vêm apresentando taxas de acidentes similares ao longo do tempo, e que esses números são consideravelmente superiores àqueles registrados para o táxi aéreo. Adicionalmente, também merece destaque a tendência de queda das taxas apresentadas por esses três últimos segmentos nos últimos anos.

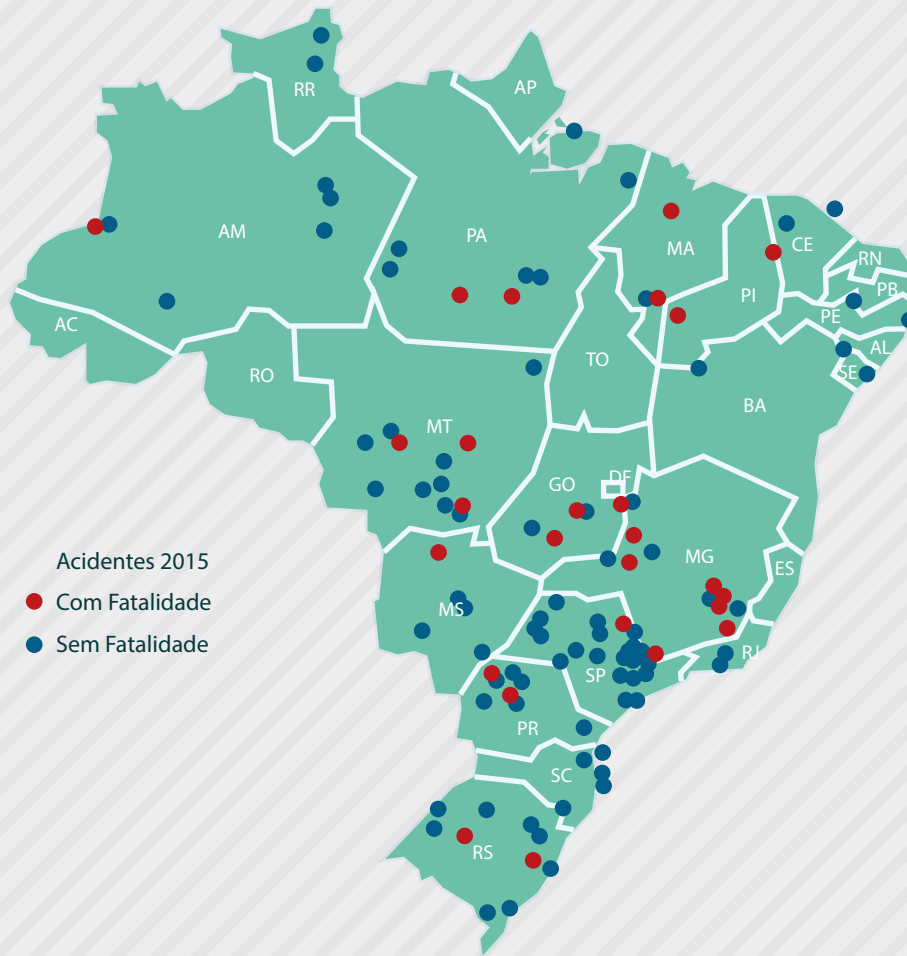
Figura 8 – Taxa de acidentes (acidentes para cada milhão de decolagens registradas) por tipo de operação, de 2011 a 2015.



Fontes: CENIPA e ANAC.

Levando em consideração as dimensões continentais de nosso país e as vocações aeronáuticas de cada região, o local onde ocorrem os acidentes mostra-se um fator relevante para a análise do desempenho da segurança operacional, assim como para o direcionamento e priorização de iniciativas de melhoria da segurança por parte da Agência. Diante dessa situação, convém verificar a distribuição geográfica dos acidentes ocorridos em 2015, conforme apresentado na figura abaixo, que faz a distinção entre os acidentes com e sem fatalidades.

Figura 9 - Distribuição dos acidentes, com e sem fatalidades, registrados no Brasil em 2015.



Fonte: CENIPA.

Saiba mais:

Dados e metodologia sobre acidentes aeronáuticos

Os dados divulgados pela ANAC são produzidos com base em consultas realizadas nos bancos de dados da própria Agência e nas informações disponibilizadas pelo CENIPA. Os acidentes considerados nas estatísticas divulgadas são aqueles que ocorreram até o final do ano de 2015 com aeronaves regularmente registradas no Brasil, independentemente de terem ocorrido em solo nacional ou internacional. A metodologia aplicada na análise e ponderação dos dados de acidentes busca extrair indicadores para direcionamento dos processos de certificação, fiscalização e normatização desempenhados pela Agência. Na metodologia utilizada não estão incluídas as ocorrências envolvendo atos de interferência ilícita, assim como aeronaves de Segurança Pública e Defesa Civil. Também não são consideradas as ocorrências com aeronaves que possuem somente reserva de marcas, por não terem matrículas definitivas, nem aquelas classificadas como experimentais e ultraleves, devido a suas especificidades de operação e regulamentação.

Ciente da necessidade de acompanhar continuamente o desempenho da segurança, a ANAC também realiza estudos e análises técnicas de segurança operacional, acompanha indicadores e desenvolve sistemas para a obtenção de informações com base em dados operacionais, oriundos de várias fontes do sistema de aviação civil. Dentre essas ferramentas de monitoramento visando a melhoria contínua do desempenho da segurança operacional, a ANAC produz o Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO), que é considerado um dos principais instrumentos para reunir e comunicar informações de relevância para o gerenciamento da segurança operacional da aviação civil brasileira.

Análises mais detalhadas e mais informações podem ser consultadas nos RASO já publicados pela Agência, disponíveis em:

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

The background features a pattern of thin, light gray diagonal lines in the upper portion. Below this, there are large, solid-colored geometric shapes: a teal triangle on the right, a dark gray triangle on the left, and a horizontal gray band across the middle. The text is centered within this gray band.

6. Retrospectiva: Anac em 2015



6. Retrospectiva: ANAC em 2015

A seguir são sucintamente descritos os principais acontecimentos que marcaram o ano de 2015 para a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

06/01/2015

ANAC e SAC celebram acordo para oferta de bolsas de estudos para a formação prática de novos pilotos de avião, com investimentos de R\$ 1,4 milhão para oferta de 65 bolsas.

09/01/2015

ANAC publica seu novo Plano Estratégico 2015-2019.

11/02/2015

Começa a Operação Carnaval, com reforço na fiscalização e nos serviços de informações aos passageiros até o dia 20 de fevereiro de 2015.

04/03/2015

ANAC participa da Operação Amazônia Azul 2015 para fiscalizar aeronaves e contribuir para a segurança de voo, sob a coordenação da Marinha do Brasil.

19/03/2015

Fim do mandato do Diretor de Regulação Econômica, Ricardo Bezerra. O quadro de diretores da ANAC fica integrado por dois dos cinco diretores: Marcelo Pacheco dos Guaranys (Diretor-Presidente) e Cláudio Passos Simão (Diretor de Aeronavegabilidade), o que impede regimentalmente a realização de reuniões da diretoria colegiada, por falta de quórum mínimo para deliberação.

20/03/2015

ANAC autoriza o recolhimento da tarifa de embarque pelo operador do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), no Rio Grande do Norte.

24/03/2015

ANAC publica o Manual do Operador Aeroagrícola com o objetivo de aproximar a ANAC de seus regulados e tratar de assuntos de interesse dos operadores aeroagrícolas.

31/03/2015

ANAC emite recomendação aos operadores de empresas de transporte aéreo de passageiros regidas pelo RBAC 121 para implementarem procedimentos que assegurem a permanência de pelo menos duas pessoas autorizadas na cabine de comando.

02/04/2015

ANAC anuncia que aeroportos não concedidos à iniciativa privada serão avaliados segundo indicadores de nível de serviço, tal como acontece com aqueles operados pelas concessionárias.

14/04/2015

ANAC disponibiliza versões em Língua Portuguesa de publicações da *Flight Safety Foundation* (FSF), entre elas os relatórios ALAR (*Approach and Landing Accident Reduction*), que trazem detalhes sobre as melhores práticas nos procedimentos de aproximação e pouso de aeronaves.

17/04/2015

ANAC divulga nova edição do Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE), documento que substitui a versão original lançada em 2009 e é editado em atendimento ao Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil.

04/05/2015

ANAC concede a primeira autorização para a Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A ministrar o Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/ Operador de Carro Contra incêndio de Aeródromo (CBA-MC).

06/05/2015

ANAC inicia a 6ª Operação "Voe Seguro" em sete aeródromos do estado do Paraná (PR). A operação é coordenada pela ANAC, com a participação da Receita Federal e da Polícia Federal.

08/05/2015

Uma operação conjunta realizada pela ANAC, Receita Federal e Polícia Federal, intitulada Operação "Voe Seguro", resulta na abordagem de 139 aeronaves da aviação geral em nove aeródromos do estado do Paraná. Destas abordagens, foram emitidas 29 Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIA). A Operação "Voe Seguro" é a 6ª ação conjunta realizada entre órgãos do Governo com foco na aviação geral, abrangendo os seguintes aeródromos paranaenses: Afonso Pena, Bacacheri, Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu (Cataratas), Estância Hércules, Palotina e Toledo.

11/05/2015

Os tetos das tarifas aeroportuárias dos aeroportos de Galeão (RJ) e de Confins (MG) são reajustados em 8,8963%, conforme previsto nos Contratos de Concessão assinados em 02 de abril de 2014 (Galeão) e 07 de abril de 2014 (Confins). A correção considerou a variação percentual do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre março de 2014 e abril de 2015, e foi aplicada sobre os tetos estabelecidos nas Decisões nº 40 e 41, de maio de 2014, que reajustaram as tarifas constantes no Anexo 4 dos Contratos de Concessão dos aeroportos em questão. Com a alteração dos

valores, a tarifa máxima de embarque doméstico paga pelos passageiros nos dois aeroportos concedidos (Galeão e Confins) passou de R\$ 23,37 para R\$ 25,45, já considerando a incidência do percentual de 35,9% relativo ao Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), criado pela Lei nº 7.920/89, destinado ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). Já a tarifa máxima de embarque internacional passou de R\$ 83,78 para R\$ 87,46, valor esse que inclui, além da ATAERO, o Adicional FNAC de US\$ 18,00, criado pela Lei nº 9.825/99, que atualmente corresponde a R\$ 42,38, conforme estabelecido pela Portaria ANAC nº 62/SRE.

18/05/2015

ANAC publica a Portaria nº 1.155/2015, que estabelece procedimentos diferenciados para inspeção no embarque de medicamentos, filmes fotográficos (ISO 800 ou superior), animais domésticos, cães-guias, cinzas provenientes de cremação, órgãos, tecidos, células humanas e instrumentos cirúrgicos, complementando desta forma os requisitos previstos na Resolução nº 207/2011. Com a publicação da Portaria, os Agentes de Proteção da Aviação Civil (APAC) realizarão procedimentos diferenciados de inspeção capazes de aprimorar a segurança dos passageiros, tripulantes e aeronave contra atos de interferência ilícita, além de garantir a integridade dos objetos/animais inspecionados. No mesmo dia, foi realizado o primeiro voo da primeira aeronave tripulada com motorização elétrica autorizada pela ANAC, em São José dos Campos (SP). Intitulado “Sora-e”, o monomotor tem capacidade para transportar duas pessoas e é resultado da adaptação de um avião convencional para um avião com sistema de propulsão elétrico, cujas baterias podem ser recarregadas em uma tomada. A velocidade máxima pode chegar a 340 km/h.

26/05/2015

A demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) por transporte aéreo doméstico de passageiros registrou crescimento de 3% em abril de 2015, comparada com o mesmo mês de 2014, enquanto a oferta (em assentos-quilômetros oferecidos – ASK) registrou aumento de 1,1% no mesmo período. Com o resultado de abril, a demanda doméstica completou 19 meses consecutivos de crescimento e alcançou o seu maior nível para o mês nos últimos dez anos. Já a oferta doméstica apresentou o oitavo mês consecutivo de crescimento.

27/05/2015

ANAC recebeu uma solicitação da companhia Azul Linhas Aéreas para que os voos operados nos aeroportos de Coari, Eirunepé e São Gabriel da Cachoeira, no Amazonas, sejam realizados com aeronaves modelo ATR-72, com capacidade para até 70 passageiros, a partir de junho. Atualmente, as operações da companhia são realizadas por aeronaves ATR-42(500), também classificadas como ATR-45, com capacidade para 48 assentos. Essa mudança foi solicitada em razão dos planos da empresa de deixar de operar o modelo ATR-45, utilizados pela companhia em 21 localidades no país. Na região Norte, os aeroportos de Manaus e Tefé ainda são atendidos por aeronaves ATR-45 da Azul. Para a substituição das aeronaves, a companhia, juntamente com o operador aeroportuário, teve de cumprir requisitos de segurança estabelecidos pela Agência.

29/05/2015

ANAC reduz em 5,54% os tetos das tarifas aeroportuárias (TA) e das tarifas de uso de comunicações e dos auxílios de rádio e visuais em área de terminal (TAT) do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), no Rio Grande do Norte, conforme fórmula estabelecida para o segundo reajuste constante no Contrato de Concessão assinado em 28/11/2011. A vigência dos novos tetos tarifários deverá ser observada pela Concessionária trinta dias após a publicação da Decisão nº 60, de 28 de maio de 2015, no Diário Oficial da União (DOU). A atualização foi aplicada sobre os tetos estabelecidos pela Decisão nº 64, de 30 de maio de 2014, que reajustou as tarifas constantes do Anexo 4 do Contrato de Concessão, com base na aplicação dos fatores X (ganhos de produtividade) e M (reversão de receitas não tarifárias para modicidade tarifária), previstos nos contratos de concessão.

12/06/2015

ANAC atualiza os dicionários Inglês-Português/Português-Inglês e Espanhol-Português/Português-Espanhol vinculados à ANACpédia, base de dados que contém definições, notas e traduções de termos técnicos da aviação civil. Além disso, foram incorporadas ao sistema novas informações relevantes, tais como contextos de ocorrência dos termos e siglas e subáreas da aviação onde os termos foram classificados.

24/06/2015

ANAC recebe autorização do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) para realizar concurso público para o preenchimento de 150 vagas. A portaria de autorização (nº 236/2015, do MPOG), publicada no Diário Oficial da União, trouxe a seguinte distribuição de vagas: 65 vagas para o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil; 45 vagas para Técnico em Regulação de Aviação Civil; 25 vagas para o cargo de Analista Administrativo; e 15 vagas para Técnico Administrativo. Com a publicação da Portaria, a ANAC deu início ao processo de contratação da Instituição que realizará o certame.

29/06/2015

A demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) por transporte aéreo doméstico de passageiros registrou crescimento de 1,2% em maio de 2015, comparada com o mesmo mês de 2014, enquanto a oferta (em assentos-quilômetros oferecidos – ASK) registrou aumento de 1,7% no mesmo período. Com o resultado de maio, a demanda doméstica completou 20 meses consecutivos de crescimento e alcançou o seu maior nível para o mês nos últimos dez anos. Já a oferta doméstica apresentou o nono mês consecutivo de crescimento.

02/07/2015

ANAC concede, por meio da Portaria nº 1.592/SIA, de 25 de junho de 2015, certificação para o Aeroporto de Guarulhos que possibilita operações de pousos por ILS (*Instrument Landing System*) Categoria IIIA. Com isso, o aeroporto passou a poder operar em condições meteorológicas

mais adversas, o que garante mais tempo de operacionalidade. O aeroporto é o primeiro do País a receber operações deste tipo. Com o ILS Categoria IIIA, os parâmetros mínimos de teto e visibilidade para pousos ficam alterados, possibilitando menor restrição às aeronaves e às tripulações capacitadas, diminuindo, assim, a necessidade de alternar voos para outras localidades. O processo de aprovação das operações foi iniciado pela Infraero e concluído pela GRU Airport, atual concessionária do aeroporto. A instalação dos equipamentos de auxílio ao pouso foi realizada pelo Comando da Aeronáutica.

07/07/2015

Entra em vigor a nova estrutura organizacional da ANAC, com o objetivo de adequar a Agência à execução de atividades relacionadas à gestão da exploração de infraestrutura aeroportuária. As atividades relacionadas à concessão de aeroportos e fiscalização dos contratos são fortalecidas com a criação da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA), criada a partir da junção de cargos da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) com os da antiga Superintendência de Regulação Econômica (SRE). Remodelada, a SIA passou a se dedicar exclusivamente à regulação de segurança dos aeroportos (segurança operacional e contra atos de interferência ilícita). Já a SRE passa a ser denominada Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) e ter foco no acompanhamento de mercado, na qualidade dos serviços aéreos e no estímulo à concorrência no setor de transporte aéreo. Além disso, com a nova estrutura foi instituída a Assessoria de Articulação com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Asipaer), que passou a substituir a extinta Gerência-Geral de Análise e Pesquisa (GGAP).

10/07/2015

Os tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência dos aeroportos de Guarulhos e Viracopos foram reajustados, respectivamente, em 8,6% e 7,6%, conforme fórmulas estabelecidas para o 4º Reajuste Tarifário nos respectivos Contratos de Concessão, ambos assinados em 14/06/2012. Os novos tetos, que levaram em consideração o IPCA e os fatores X (produtividade) e Q (qualidade de serviço) previstos nos contratos de concessão, passaram a vigorar um mês depois.

15/07/2015

Foi emitida pela ANAC a Diretriz Técnica Transitória, de número DTT 91-001/15, que trata de procedimento a ser adotado para resolução de inconsistências identificadas no documento *Export Certificate of Airworthiness* após vistoria técnica inicial (VTI) de nacionalização de aeronave importada dos Estados Unidos da América. A emissão da diretriz foi motivada devido a constatações, durante vistoria técnica de aeronaves importadas dos Estados Unidos da América, de algumas inconsistências no documento de exportação de aeronavegabilidade (*Export Certificate of Airworthiness FORM 8130-4*) que estavam sendo utilizadas como impeditivo para a nacionalização das aeronaves.

17/07/2015

A partir de autorização concedida pela ANAC (Portaria Nº 938/SIA, de 17 de abril de 2015), a Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A formou a primeira turma do Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de Carro Contraincêndio de Aeródromo (CBA-MC). O treinamento, realizado de 25 de maio a 23 de junho de 2015, especializou como motoristas/operadores de Carro Contraincêndio de Aeródromo (CCI) 14 bombeiros de aeródromo que atuam no SESCINC do aeroporto. O treinamento foi o primeiro realizado no Brasil nos moldes estabelecidos pela Resolução ANAC nº 279/2013. Com a especialização dos profissionais que atuam no SBGR, foi iniciada uma nova fase na qual a padronização da capacitação de recursos humanos para o SESCINC elevará o nível de competência dos bombeiros de aeródromo que atuam nos aeroportos brasileiros.

23/07/2015

Os tetos das tarifas aeroportuárias do aeroporto de Brasília foram reajustados, conforme fórmulas estabelecidas para o 4º Reajuste Tarifário no Contrato de Concessão, assinado em 14/06/2012. Contudo, os novos tetos passaram a vigorar trinta dias após a publicação pela concessionária. Os tetos das tarifas de embarque e conexão de passageiros e de pouso e permanência de aeronaves foram reajustados em 7,5%, enquanto os tetos das tarifas de armazenagem e capatazia de carga foram reajustados em 8,9%. Os reajustes consideraram o IPCA e os fatores X e Q previstos nos contratos de concessão – exceção feita às tarifas referentes às atividades de armazenagem e capatazia, que foram reajustadas com base apenas na inflação.

23/07/2015

A ANAC realizou uma operação especial de fiscalização especial no aeródromo de Aragarças, no oeste de Goiás, para apurar possíveis irregularidades durante um encontro aeronáutico que ocorreu no aeródromo. Durante a operação, foram abordadas diversas aeronaves e emitidas três Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIA). Coordenada pela ANAC com a participação da Polícia Federal, a Operação foi realizada por meio de uma ação de inteligência da Agência, que identificou a realização de um evento sem a devida autorização dos órgãos de aviação e segurança pública em Aragarças e em desacordo com a Instrução de Aviação Civil (IAC) 091-1001, que dispõe sobre eventos de demonstrações e competições aéreas. Entre as ocorrências encontradas pelos inspetores, destacaram-se a falta de documentação e seguro obrigatório das aeronaves.

24/07/2015

A ANAC aprovou, por meio da Resolução nº 362, de 16 de julho de 2015, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 107, que regulamenta a Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC para operadores de aeródromos. A norma unifica a regulamentação AVSEC para operador de aeródromo em um único documento, apresenta requisitos ainda mais alinhados às normas e recomendações internacionais de segurança da aviação civil, bem como

estabelece mecanismo regulatório que permite a aplicação de diferentes procedimentos, em função da complexidade de suas operações e nível de ameaça a que estão submetidas.

24/07/2015

A ANAC publicou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 110, que moderniza o padrão de treinamento de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC, atualmente estabelecido pela Resolução ANAC n.º 63, de 2008. O RBAC nº 110 tem como embasamento as normas e práticas internacionais relacionadas à instrução dos profissionais ligados à área de aviação civil. Além disso, atualiza o modelo regulatório, diminuindo o grau de prescrição normativa e, dessa forma, permite o cumprimento dos requisitos de uma forma mais flexível.

24/07/2015

A ANAC participa da 9ª edição da “Operação Ágata”, em conjunto com o Ministério da Defesa e coordenada pelo Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA). A Operação é realizada em 166 municípios brasileiros e envolve a fiscalização de diversos aeródromos. Nos dois primeiros dias da Operação, 23 e 24/07, sete aeroportos foram fiscalizados: em Vilhena (RO), Guarajá-Mirim (RO), Teruel (MS), Pontes e Lacerda (MS), Ponta Porã (MS), Cuiabá (MT) e Foz do Iguaçu (PR). Ao todo, os 23 inspetores da ANAC envolvidos na ação fiscalizaram 25 aeronaves e emitiram 10 Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIAs); dessas, duas aeronaves estão impedidas de voar por irregularidades.

24/07/2015

A ANAC emitiu, no dia 24 de julho de 2015, uma Diretriz Técnica Transitória sobre o procedimento a ser adotado pelos inspetores da Agência na certificação do Electronic Flight Bag (EFB) – Informação Aeronáutica em Formato Digital. A diretriz DTT 119-002/15 tem como objetivo criar um procedimento formal e padronizado para a análise da utilização do EFB e vale para a certificação de aeronaves de operadores regidos pelos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) de números 121 e 135.

28/07/2015

A demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) por transporte aéreo doméstico de passageiros registrou crescimento de 2,1% em junho de 2015, comparada com o mesmo mês de 2014, enquanto a oferta (em assentos-quilômetros oferecidos – ASK) registrou aumento de 2,8% no mesmo período. Com o resultado de junho de 2015, a demanda doméstica completou 21 meses consecutivos de crescimento e alcançou o seu maior nível para o mês nos últimos dez anos. Já a oferta doméstica apresentou o décimo mês consecutivo de crescimento. Com o resultado de junho, a demanda doméstica acumulou alta de 3,9% no ano e a oferta acumulou aumento de 3% no mesmo período.

29/07/2015

ANAC participa da 2ª Operação “Aeroporto Seguro”, no Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS). Promovida pela Autoridade Aeroportuária, uma comissão integrada por todos os órgãos e entidades públicas que atuam no aeroporto, a ação tem por objetivo intensificar a atuação fiscalizadora e integrada dos órgãos de inspeção aeroportuária. Durante a operação, os inspetores da ANAC realizaram fiscalizações de rampa nas aeronaves da aviação geral e regular e na infraestrutura do aeroporto. Ao todo, cinco aeronaves da aviação comercial (regular) foram vistoriadas pela Agência. Na aviação geral, oito aeronaves foram inspecionadas e uma Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) foi emitida. Além disso, durante toda a operação, o serviço de informações da ANAC no aeroporto foi reforçado.

03/08/2015

Número do Fale com a ANAC passa a ser 163. Além do canal telefônico 163, o Fale com a ANAC pode ser acessado pelo sítio eletrônico da Agência na rede mundial de computadores (www.anac.gov.br/falecomaanac) e presencialmente nos principais aeroportos brasileiros. O Fale com a ANAC é um canal de comunicação direto da Agência com o usuário da aviação civil que pretende sanar dúvidas e/ou encaminhar reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios.

03/08/2015

Justiça Federal revoga liminar que objetivava a imediata suspensão do pagamento de parte da contribuição fixa ao sistema devida pela concessionária Aeroportos Brasil, que administra o Aeroporto de Viracopos. A contribuição refere-se ao valor de outorga apresentado no momento do leilão de concessão do aeroporto, em 6 de fevereiro de 2012. Ela é paga em parcelas anuais corrigidas pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). A concessionária havia requerido a liminar para suspensão do pagamento de R\$ 78,24 milhões, de um total de R\$ 159,67 milhões, que deveria ser feito em julho.

11/08/2015

A ANAC disponibilizou, em seu portal, o Relatório de Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA 2014. No período de outubro de 2013 a julho de 2014, a Tarifa Aérea Média comercializada ao público adulto em geral para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede do evento foi apurada em R\$ 320,49, valor inferior às tarifas médias de 2014, que foi de R\$ 330,25, e de 2013, da ordem de R\$ 347,65. Entre as 27 capitais brasileiras, São Paulo/SP apresentou o maior número de pousos e decolagens (53,3 mil), bem como de embarques e desembarques (6,226 milhões) durante o período do torneio. O valor médio vendido por quilômetro voado (Yield Tarifa Aérea Doméstico) para voos domésticos na Copa do Mundo foi menor do que aquele apurado para a Jornada Mundial da Juventude Rio 2013; a Copa das Confederações FIFA Brasil 2013; o período de alta temporada dos meses de dezembro de 2013 e janeiro de 2014; e, ainda, do que aquele vendido durante o período de janeiro a dezembro 2013 para voos em qualquer

data e destino. Já a Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para a Copa foi inferior ou compatível em todos os cenários avaliados nesse mesmo comparativo.

11/08/2015

ANAC publica a 32ª Edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, referente ao 4º trimestre de 2014 e ao acumulado do ano. Em relação ao 4º trimestre do ano passado, a tarifa média praticada foi de R\$ 333,33, valor 8,09% inferior à tarifa média do mesmo período de 2013. Já a Tarifa Aérea Média comercializada no período de janeiro a dezembro de 2014 ficou em R\$ 330,25, que representou redução de 5% em relação a 2013, que foi de R\$ 347,65. De acordo com os dados apresentados no Relatório, mais de 58,37% dos assentos domésticos tiveram tarifas comercializadas por menos de R\$ 300, nas rotas domésticas no 4º trimestre de 2014. Tarifas superiores a R\$ 1.500 responderam por apenas 0,62% do total. Já no 4º trimestre de 2010, 46,32% os assentos vendidos corresponderam a tarifas inferiores a R\$ 300,00, e 0,18% a tarifas superiores a R\$ 1.500,00. A valorização do dólar em relação ao Real, observada desde o segundo semestre de 2011, e o preço do barril de petróleo próximo a US\$ 100 até setembro de 2014 impactaram cerca de 56% dos custos de voo da indústria em 2014.

13/08/2015

ANAC entrega o Certificado de Tipo da aeronave EMB-545 (*Legacy 450*) da Embraer, modelo de avião executivo da empresa derivado do *Legacy 450*. O jato foi apresentado na LABACE (*Latin American Business Aviation Conference & Exhibition*), maior evento da aviação executiva da América Latina que reúne os principais fabricantes e empresas da aviação executiva em São Paulo. No mesmo evento no ano passado, o modelo derivado do *Legacy 500* recebeu a certificação da ANAC. A aeronave EMB-545 pode transportar até nove passageiros a uma distância de 2.575 milhas náuticas (4750 km). Assim como a aeronave da qual é derivada, é o único modelo que possui a tecnologia "fly-by-wire" na categoria, ou seja, que utiliza computadores em vez de cabos para mover as superfícies de comando. A certificação da aeronave foi resultado de mais de seis anos de trabalho conjunto da ANAC e da Embraer, envolvendo também as autoridades dos Estados Unidos e da Europa em um trabalho de certificação paralelo, que permitirá a comercialização do modelo no exterior.

14/08/2015

ANAC emite um Ofício Circular que traz orientações sobre como proceder para obter a Certificação Expedita prevista no requisito 43.1(e)-I do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 43. A Certificação Expedita é uma autorização caso a caso para que detentores de licenças ou certificados expedidos por outros países possam executar serviços de manutenção específicos, caso não exista organização certificada RBAC 145 ou com capacidade para realizar os serviços pretendidos. O Ofício Circular 43-003/15 está disponível no portal da ANAC, no endereço <http://www.anac.gov.br/Aeronavegabilidade/CircularesAIR.asp>

14/08/2015

A GOL Linhas Aéreas foi autuada e multada pelo embarque inadequado de uma passageira com deficiência no voo 1076 da companhia, que ocorreu em dezembro de 2014, no aeroporto de Foz do Iguaçu (PR). Dos seis autos de infração emitidos pela ANAC à companhia, cinco transformaram-se em multas, no valor total de R\$ 63.000,00. No período de defesa da empresa, ainda em 1ª instância, a companhia aérea assumiu as infrações cometidas e manifestou interesse de realizar o pagamento de forma imediata, o que proporciona desconto de 50% sobre o valor total, conforme dispõe a IN ANAC nº 08/2008 (Art. 61, § 1º).

21/08/2015

ANAC emite o Certificado de Tipo de aeronave importada para a aeronave A350-900, o mais novo avião comercial da Airbus. O jato incorpora as mais recentes tecnologias existentes, tais como materiais compostos de última geração, controles de voo *fly-by-wire* e iluminação a LED (*Light Emitting Diode*) com variação de cores — além de baixo ruído de cabine. Capaz de transportar 440 passageiros (ou 268 toneladas) em sua capacidade máxima, a aeronave possui alcance de até 8.000 milhas náuticas e conta com 84.000 libras de empuxo voltados para a melhor eficiência em consumo de combustível — isso graças ao uso de mais de 50% de materiais não metálicos em sua estrutura. Com uma configuração interna capaz de acomodar até três classes diferentes, a aeronave tem dois motores *Trent WXB* de última geração da *Rolls-Royce*, e já esteve em exposição estática em duas ocasiões no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo (SP).

31/08/2015

A demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) do transporte aéreo internacional de passageiros das empresas aéreas brasileiras apresentou crescimento pelo 17º mês consecutivo, com aumento de 21,9% em julho de 2015, quando comparada com o mesmo mês de 2014. A oferta internacional (em assentos-quilômetros oferecidos – ASK) registrou o 12º mês consecutivo de crescimento, com alta de 25,2% em comparação ao mês de julho de 2014. Ambas foram recordes para um mês nos últimos dez anos. No acumulado de janeiro a julho de 2015, a demanda internacional aumentou 14,7% em relação ao mesmo período de 2014. A oferta internacional cresceu de 15,5% no período.

01/09/2015

A *Federal Aviation Administration* (FAA), autoridade de aviação civil norte-americana, emitiu no dia 26 de agosto, em Seattle, nos Estados Unidos, o Certificado de Tipo a aeronave EMB-545 da Embraer, comercialmente denominada *Legacy 450*, permitido assim a comercialização e operação da aeronave em solo norte americano. O *Legacy 450* é um modelo de avião executivo da Embraer derivado do *Legacy 500*, certificado há um ano, podendo transportar até 9 passageiros a uma distância de 4750 km, o *Legacy 450* e 500 são os únicos *Medium Size Business Jets* que possuem a tecnologia "*fly-by-wire*", que utiliza computadores em vez de cabos para

mover as superfícies de comando. O certificado foi emitido apenas 15 dias após a certificação no Brasil, ocorrida no dia 11/08, em evento de aeronaves executivas em São Paulo. A celeridade da certificação americana é resultado do avançado nível de cooperação e harmonização entre ANAC e FAA que tomou por base a emissão do certificado brasileiro.

02/09/2015

Os diretores José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz e Ricardo Fenelon das Neves Junior iniciam seus trabalhos na ANAC. A cerimônia de posse ocorreu no dia 01/09, na sede da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), na presença do ministro Eliseu Padilha, do Diretor-Presidente da ANAC à época, Marcelo Guarany, e dos chefes de unidades da ANAC e da SAC. Com a nomeação, a Diretoria Colegiada passou a ter quórum de quatro diretores. Os mandatos de José Ricardo Botelho e Ricardo Fenelon, têm duração de 5 anos a contar da data do término do mandato dos seus antecessores. Assim, o mandato de José Ricardo Botelho vai de 19/03/2015 a 19/03/2020, enquanto o mandato de Ricardo Fenelon, de 07/08/2014 a 07/08/2019.

02/09/2015

ANAC anuncia a entrega de duas novas certificações de aeronaves: a primeira para o modelo G650 da norte-americana Gulfstream; a segunda para o modelo Q400 da Bombardier. O documento garante a comercialização das aeronaves no país. O novo modelo da Gulfstream é um jato-executivo de longo alcance, para até 18 pessoas. A aeronave pode atingir uma velocidade *mach* 0,92 com alcance de 13.890 km, o que lhe dá autonomia de voo entre Buenos Aires e Londres. Já o modelo da Bombardier é um turbo-hélice com capacidade de transportar até 86 passageiros.

03/09/2015

Entra em consulta pública a proposta de regulamento da ANAC para utilização de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) não autônomos, também conhecidos como Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) e aeromodelos. No dia 11/09 houve sessão presencial sobre a minuta na sede da ANAC, em Brasília (DF).

14/09/2015

A Secretaria de Aviação da Presidência da República abre prazo de inscrições para candidatos interessados em concorrer às 65 vagas do programa Bolsa Piloto. A iniciativa é desenvolvida em parceria com a ANAC e conta com o apoio do Ministério da Educação (MEC). Foram abertas vagas para 65 bolsistas, para aulas práticas de voo para obtenção de licença de pilotagem em duas categorias: Pilotos Privados de Avião (50 bolsas na categoria avião com habilitação de classe monomotor terrestre) e Pilotos Comerciais (15 bolsas na categoria avião com habilitação de classe multimotor terrestre e habilitação de voo por instrumentos). Para inscrever-se, o candidato devia ser bolsista do PROUNI, além de atender a outros requisitos estabelecidos no edital.

17/09/2015

ANAC realiza em Brasília (DF) um *workshop* sobre o acordo bilateral firmado entre o Brasil e a União Europeia sobre Segurança da Aviação Civil e Procedimentos de Manutenção Aeronáutica. O evento teve como objetivo apresentar orientações sobre os procedimentos presentes no *Maintenance Annex Guidance* (MAG), documento que permite que organizações de manutenção brasileiras instrua seus processos para obtenção de aprovação, segundo o acordo bilateral, para prover manutenção em artigos aeronáuticos civis sob jurisdição de Estados-membros da União Europeia (UE). O *workshop* é destinado a representantes de Organizações de Manutenção Aeronáutica (OMA) certificadas pelo Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 145 interessadas em realizar manutenção nos citados artigos aeronáuticos. Os participantes deverão ter conhecimentos em Língua Inglesa.

21/09/2015

ANAC publica a Portaria nº 2.352, que estabelece os procedimentos para indicação e seleção dos integrantes do Conselho Consultivo — órgão de assessoramento da Diretoria da ANAC composto por representantes do sistema de aviação civil e da sociedade. Foram considerados no processo seletivo, entre outros critérios, a representatividade das organizações indicantes em relação ao respectivo segmento, o número de indicações recebidas e a experiência profissional curricular de cada indicado. Ao todo, serão selecionados 18 membros titulares e 18 membros suplentes.

28/09/2015

ANAC instaura Audiência Pública nº15/2015, que dispõe sobre a proposta de resolução que disciplina a padronização das regras para a aferição, fiscalização e a apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS), do Plano de Qualidade de Serviços (PQS) e do Relatório de Qualidade de Serviço (RQS) pelas Concessionárias de Serviço Público de Infraestrutura Aeroportuária. A proposta de regulamentação tem como objetivo padronizar as regras para a aferição, a fiscalização e a apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS, do Plano de Qualidade de Serviços - PQS e do Relatório de Qualidade de Serviço – RQS.

30/09/2015

A demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) do transporte aéreo internacional de passageiros das empresas aéreas brasileiras apresentou crescimento pelo 18º mês consecutivo, com aumento de 16,7%, quando comparada com o mesmo mês de 2014. Já a oferta internacional (em assentos-quilômetros ofertados – ASK) registrou o 13º mês consecutivo de crescimento, com alta de 19,2% em comparação com o mês de agosto de 2014. Ambas foram recorde para o mês de agosto desde o início da série. No acumulado de janeiro a agosto de 2015, a demanda internacional aumentou 15,0% em relação ao mesmo período de 2014. A oferta internacional cresceu de 16,0% no período.

01/10/2015

ANAC publica prorrogação do prazo por mais 30 dias para contribuições sobre a proposta de regulamento para utilização de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) não autônomos, também conhecidos como Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) e aeromodelos.

01/10/2015

O Centro de Treinamento *Trainair Plus* da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), localizado no Rio de Janeiro (RJ), foi elevado à categoria membro-pleno do Programa *Trainair Plus*, da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Desde seu ingresso no Programa *Trainair Plus* — referência internacional em capacitação e desenvolvimento de pessoas para a aviação civil — em 27 de novembro de 2012, o Centro de Treinamento da Agência vinha sendo classificado como membro-associado, nível inicial na escala evolutiva do programa.

05/10/2015

ANAC publica o Guia da Empresa Aérea, com o objetivo aproximar a Agência de seus regulados e tratar de assuntos de interesse de operadores regidos pelos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) nº 135 (Táxi-aéreo) e nº 121 (Linha Aérea). Nesta primeira edição, foram tratadas questões relacionadas à Aeronavegabilidade. Organizado na forma de perguntas e respostas, o guia contém assuntos escolhidos em função das principais questões levantadas pelos operadores em eventos realizados pela ANAC, sobretudo durante os Seminários Técnicos de Aeronavegabilidade (SAERTEC) realizados este ano em São Paulo (SP), Manaus (AM), Rio de Janeiro (RJ) e Goiânia (GO).

09/10/2015

ANAC divulga as demonstrações contábeis trimestrais e anuais das empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade táxi-aéreo, conforme apresentadas pelas empresas à Agência. As demonstrações contábeis trimestrais contemplam o Balanço Patrimonial, a Demonstração de Resultado, a Demonstração dos Fluxos de Caixa, as Notas Explicativas e o Relatório de Revisão das Informações Trimestrais.

22/10/2015

ANAC abre Audiência Pública nº 17/2015 que dispõe sobre a proposta de alteração do RBHA 91 (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) para o RBAC 91 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil). O objetivo da proposta era readequar alguns itens do RBHA, que é de 2003, considerando as normas internacionais e o cenário atual da aviação civil. Além disso, a minuta incluía a regra sobre o compartilhamento de aeronaves.

28/10/2015

ANAC publica a Portaria 2.857/2015, que altera o Certificado Operacional concedido ao operador do Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos/SP), permitindo a operação da

aeronave modelo Airbus A380. Com a maior movimentação no País, o aeroporto de Guarulhos passou a ser o segundo terminal a receber a autorização da Agência para operar o modelo (o outro era o Aeroporto do Galeão/RJ), considerado um dos maiores do mundo em operação para passageiros. Essa autorização foi emitida após o operador do aeródromo - GRU AIRPORT - cumprir os requisitos de infraestrutura e operação de acordo com a legislação aplicável e com os procedimentos aceitos pela ANAC. A partir da autorização, as companhias aéreas que operam com o A380 passaram a poder solicitar voos tendo como destino ou origem o aeroporto de Guarulhos.

29/10/2015

Gravações dos vídeos das Reuniões Deliberativas da Diretoria Colegiada da ANAC passam a ser disponibilizadas no *Youtube*. Nessas reuniões ocorrem as principais decisões da Diretoria Colegiada, como a aprovação de novos regulamentos, a abertura de audiências públicas e a autorização do funcionamento de empresas, entre outros. Essas reuniões são públicas e podem ser acompanhadas pela sociedade de forma presencial ou por meio do Canal da ANAC no *Youtube*.

29/10/2015

A demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) do transporte aéreo internacional de passageiros das empresas aéreas brasileiras apresentou crescimento pelo 19º mês consecutivo, com aumento de 14,2% quando comparada com o mesmo mês de 2014. Já a oferta internacional (em assentos-quilômetros ofertados – ASK registrou o 14º mês consecutivo de crescimento, com alta de 20,4% em comparação com o mês de setembro de 2014. Tanto a demanda quanto a oferta internacional foram recorde para o mês de setembro nos últimos dez anos. No acumulado de janeiro a setembro de 2015, a demanda internacional aumentou 14,9% em relação ao mesmo período de 2014. A oferta internacional cresceu 16,5% no período.

04/11/2015

A ANAC apoiou o 1º Seminário Brasileiro sobre o *Advanced Qualification Program - AQP*, conhecido como Programa Avançado de Qualificação para Pilotos. O evento aconteceu no dia 24 de novembro, em São Paulo, no auditório da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), instituição que promoveu o encontro, e contou com a presença de palestrantes da FAA, Boeing, Airbus, Embraer e Latam. O principal objetivo foi discutir os benefícios que a implantação desse programa de treinamento de pilotos pode agregar ao Sistema de Aviação Civil brasileiro, sobretudo no que tange à Segurança Operacional.

04/11/2015

De 24 a 27 de novembro de 2015, a ANAC promoveu a III Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo, evento que teve como objetivo contribuir para a melhoria da qualidade das informações prestadas pelas empresas aéreas à Agência. Destinado a administradores,

representantes legais e profissionais responsáveis pela apresentação à ANAC de informações para o acompanhamento de mercado do transporte aéreo (tais como dados estatísticos de voos, dados de alterações e cancelamentos de voos, dados de tarifas aéreas comercializadas, demonstrações contábeis e informações requeridas por organismos internacionais), o evento foi realizado na Representação Regional da ANAC em São Paulo (SP), em frente ao Aeroporto de Congonhas.

05/11/2015

A ANAC emite Certificados de Tipo de Aeronave Importada para três modelos de aeronaves certificadas pela Agência de Aviação dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration – FAA*) e pela Agência Europeia de Segurança para a Aviação (*European Aviation Safety Agency – EASA*). Os processos de validação duraram em média oito meses e envolveram técnicos e especialistas da ANAC, empresas fabricantes e autoridades de aviação civil dos países de origem das aeronaves.

06/11/2015

A ANAC abre a Audiência Pública nº 18/2015, que trata sobre a proposta de modificação à certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-545. A Embraer solicitou à ANAC a inclusão de um braço estrutural entre as poltronas da aeronave. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 25 determina que todo novo item de interior na cabine de passageiros deve ser submetido a ensaios estáticos e outras avaliações para posterior expedição da Condição Especial ao Certificado de Tipo.

12/11/2015

A ANAC conclui a 1ª Conferência Internacional de Aviação Pública (CINAP), realizada nos dias 11 e 12 de novembro, no Centro de Eventos da Associação Médica de Brasília. O evento teve como objetivo apresentar as melhores práticas para a execução de operações aéreas de Aviação de Estado, os modelos reconhecidos de treinamentos realizados pelos órgãos públicos e a regulação à qual a atividade está submetida, além das técnicas de operação voltadas para a manutenção da segurança operacional. A programação contou com palestras ministradas por especialistas na área de Aviação de Estado (Pública) reconhecidos internacionalmente, dentre eles representantes da *Airbus Helicopters* (Helibrás, Brasil), *Airbone Law Enforcement Association* (ALEA/EUA), *Israel Aircraft Industries-IA* (Israel) e *ADAC Hems Academy* (Alemanha).

18/11/2015

A ANAC anuncia que alcançou 95,07% de conformidade no *Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach* (USOAP CMA), programa da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) lançado em resposta às preocupações sobre a adequação da vigilância da segurança operacional da aviação civil em todo o mundo. O resultado obtido pela Agência colocou o país em quinto lugar no *ranking* de segurança operacional da aviação em todo o mundo, ficando atrás apenas do Canadá, da Coreia do Sul, de Cingapura e dos Emirados

Árabes Unidos. A nota obtida pela ANAC neste ano demonstra o comprometimento da Agência, a evolução de sua maturidade institucional e o aprimoramento da segurança operacional da aviação civil no país. Terceiro maior mercado de aviação do mundo, o Brasil deu um salto de 16 posições no *ranking* de segurança operacional da aviação civil em relação à última auditoria realizada pela OACI. Em 2009, a Agência obteve nota de 87,6% e passou a ocupar a 21ª posição nessa avaliação. A próxima auditoria da OACI no Brasil deve ocorrer em 2018.

19/11/2015

A ANAC põe em audiência pública proposta de resolução que proíbe o transporte de baterias de íon lítio transportadas isoladamente, como carga em aeronaves de passageiros. Pela minuta, a restrição será válida para todos os voos com destino, origem ou sobrevoos no Brasil. A proposta é condizente com as discussões ocorridas em fóruns internacionais promovidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e visa ao aumento da segurança a bordo das aeronaves, sem afetar, porém, o transporte de equipamentos eletrônicos que utilizam esse tipo de bateria – tais como celulares, computadores portáteis, câmeras fotográficas, dispositivos médicos, relógios etc.

20/11/2015

ANAC divulga, em parceria com a Secretaria de Direitos Humanos, o novo Guia de direitos e deveres, voltado para o atendimento de passageiros que necessitam de assistência especial. O Guia foi elaborado com base na Resolução nº 280/2013 e traz as principais mudanças relacionadas a assuntos como compra de passagens, apresentação para embarque, deslocamento para/e dentro da aeronave, acomodação no assento, entre outras normas da Resolução. A cartilha também apresenta, entre outros aspectos, as responsabilidades das companhias aéreas e operadores aeroportuários. Além disso, o Guia destaca a prioridade desses passageiros em relação aos demais e dispõe sobre informações acerca do acompanhamento ao passageiro que necessitar de assistência especial, bem como as penalidades por descumprimento e os contatos dos órgãos para reclamação.

20/11/2015

A ANAC entregou, em São José dos Campos, o Certificado de Tipo da aeronave EMB-203 (Novo Ipanema) da Embraer, modelo de avião para operação agrícola da empresa derivado da família EMB-202A (Ipanema). Fabricado na unidade da Embraer em Botucatu, a aeronave EMB-203 é monomotora, possui fuselagem montada sobre asa baixa e trem de pouso convencional com rodas para operar em pistas pavimentadas e não pavimentadas. Ela utiliza etanol como combustível, o mesmo utilizado nos veículos brasileiros e no seu antecessor EMB-202A (certificado em 2004). A certificação da aeronave é resultado de mais de quatro anos de trabalho conjunto da ANAC e da Embraer, e a entrada em operação da aeronave está prevista para dezembro deste ano.

30/11/2015

A demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados – RPK) por transporte aéreo doméstico de passageiros registrou queda de 5,3% em outubro de 2015, quando comparada com o mesmo mês de 2014. Esse é o terceiro mês consecutivo de queda da demanda após 22 meses de crescimento. Já a oferta (em assentos-quilômetros ofertados – ASK) registrou redução de 3,7% no mesmo período. Com o resultado de outubro, a demanda doméstica acumulou alta de 2,6% no ano, e a oferta acumulou aumento de 1,9%, no mesmo período.

02/12/2015

A ANAC anuncia que, a partir de março de 2016, o Centro de Treinamento da unidade de Jacarepaguá (RJ) será transferido para a Sede II (antiga GER 6), em Brasília (DF). Para continuar a atender a demanda por treinamento do público local, novas salas serão instaladas no edifício da ANAC no centro do Rio de Janeiro (Edifício Torre Boa Vista), e a sala de provas também será remanejada para o mesmo do local. A transferência do CT faz parte de um conjunto de ações que vêm sendo adotadas pela Agência visando à racionalização dos gastos, haja vista as restrições orçamentárias estabelecidas pelo Decreto nº 8.540 de 9 de outubro de 2015. A mudança permitirá uma economia anual líquida estimada em R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a partir de 2016. A Agência também avaliou que as alterações contribuem para melhora do nível de serviço prestado à sociedade, aumento da eficiência e da produtividade da ANAC, além do fortalecimento de sua sede, em Brasília.

07/12/2015

ANAC publica no Diário Oficial da União (DOU) Edital do Concurso Público nº 76/2015 para o provimento de 150 vagas para cargos de nível médio e superior com lotação em Brasília. As vagas contemplarão todas as carreiras das Agência Reguladoras distribuídas da seguinte forma, respeitada a destinação de vagas para pessoas com deficiência (Decreto 3.298/99) e de 20% para pretos e pardos (Lei nº12.990/2014): 65 vagas para o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil; 25 para o cargo de Analista Administrativo; 15 para Técnico Administrativo; e 45 para Técnico em Regulação de Aviação Civil.

09/12/2015

ANAC anuncia a intensificação da fiscalização nos 15 principais aeroportos do país, de 10/12/2015 a 09/01/2016. Na “Operação Fim de Ano” foram incluídos os aeroportos de São Gonçalo do Amarante (Natal-RN), Cuiabá (MT) e Manaus (AM). Participaram do reforço cerca de 200 servidores da Agência, que trabalharam em turnos para cobrir os períodos de maior movimento e de maior fluxo de passageiros, de acordo com as características de cada um dos aeroportos incluídos.

10/12/2015

A Diretoria Colegiada da ANAC, em reunião realizada no dia 1º de dezembro, manteve a multa aplicada à concessionária do aeroporto de Brasília, Inframerica, no valor de R\$ 10 milhões. A concessionária foi multada porque deixou de entregar tempestivamente o Plano de Qualidade de Serviço (PQS) referente ao ano de 2013. A diretoria também ratificou a aplicação de duas advertências à concessionária do aeroporto de Guarulhos, Gru *Airport*, pelo descumprimento contratual que obriga a concessionária a avisar previamente à ANAC qualquer alteração promovida nos contratos das apólices de seguros. Os processos foram deliberados e julgados em 2º e última instância pela Diretoria Colegiada.

11/12/2015

A ANAC emitiu, no dia 30 de novembro de 2015, o Certificado de Tipo para a aeronave MBB-BK117 D-2, fabricada pela *Airbus Helicopters Deutschland (AHD)*, comercialmente denominada EC145 T2. Com a emissão do certificado pela Agência, a aeronave já pode ser comercializada e operada em todo o território brasileiro. O EC145 T2 é o mais novo modelo de helicóptero da família MBB-BK117 e foi originalmente certificado pela Agência Europeia de Segurança para a Aviação Civil (EASA) em abril de 2014. De acordo com a fabricante, o aparelho foi desenvolvido com foco específico nas operações policiais e modelado num trabalho conjunto com pilotos dessas corporações, visando a atender as necessidades operacionais do segmento. O processo de certificação da aeronave na ANAC empregou 350 horas e envolveu seis servidores da Agência (coordenador do programa e cinco engenheiros).

16/12/2015

Empresa aérea *Flyways* recebe termo de outorga de concessão para a exploração de transporte aéreo público de passageiros.

23/12/2015

Empresa SETE Linhas Aéreas suspende operações regulares e de carga por tempo indeterminado.

24/12/2015

ANAC divulga redução de 18,3% no valor da tarifa média do primeiro semestre de 2015 em comparação com o mesmo período de 2014.

7. Gestão Interna



Transporte de **45** kg de
Artigos Perigosos

BAGAGEM DE MÃO

HAND BAGGAGE

ITEMS PROIBIDOS:
FORBIDDEN ITEMS

- Explosivos
- Armas
- Objetos cortantes
- Líquidos inflamáveis
- Produtos químicos
- Objetos de valor
- Objetos frágeis
- Objetos de metal
- Objetos de vidro
- Objetos de plástico
- Objetos de madeira
- Objetos de tecido
- Objetos de papel
- Objetos de metal líquido
- Objetos de metal sólido
- Objetos de metal gasoso
- Objetos de metal líquido gasoso
- Objetos de metal líquido sólido
- Objetos de metal líquido gasoso sólido

ECO-PROTEÇÃO BRASIL

14

15

12

7. Gestão Interna

Para que a ANAC possa se modernizar institucionalmente e, assim, responder com maior efetividade aos desafios do crescimento do setor de aviação civil, foi aprovado em 2012 pela diretoria da Agência o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), por meio da Instrução Normativa (IN) nº 66.

O PFI constitui-se um conjunto de iniciativas que têm por objetivo apresentar crescente capacidade de resposta para demandas de curto prazo, aliada a um planejamento sólido de médio e longo prazos, dotando a instituição de condições para que cumpra seus principais objetivos independentemente de qualquer cenário.

Planejamento Estratégico

O Planejamento Estratégico é o instrumento por meio do qual a instituição explicita seus objetivos de longo prazo e as ações a serem empreendidas para a consecução desses objetivos. Mais do que um documento bem redigido, o Plano serve como um compromisso de longo prazo firmado pela instituição junto à sociedade e a seus colaboradores.

Publicado no dia 9 de janeiro de 2015 pela Portaria nº 45/2015, o Plano Estratégico 2015-2019 contém detalhes sobre a identidade estratégica revelada a partir da missão, visão, valores e mapa estratégico a serem adotados pela ANAC, além dos objetivos, estratégias e iniciativas que visam a entregar para a sociedade um transporte aéreo seguro e de qualidade. O Plano Estratégico 2015-2019 é o documento que norteia a atuação da ANAC e contém os Objetivos Estratégicos que pretende alcançar.

Tão importante quanto uma boa estratégia é uma estratégia bem executada. Uma vez formulado o Plano Estratégico, o próximo desafio dos gestores, e de todos os que fazem a organização, é transpor estes elementos do papel para a realidade. Nesse sentido, em 2015 a Agência passou por um processo de revisão de sua carteira de projetos estratégicos. Como resultado, a nova carteira – instituída em janeiro de 2016 – contém 35 projetos, dos quais 16 são considerados prioritários, tendo cada um destes últimos um Diretor da Agência como patrocinador. Alguns desses projetos serão detalhados na seção seguinte.

Além de implementar projetos, outra importante nuance da implementação da estratégia é o acompanhamento do alcance de cada Objetivo Estratégico, por meio de indicadores. O indicador é a métrica que proporciona informações sobre o desempenho de um objeto/processo/atividade. Em 2015 a Agência passou por um amplo processo de (re)definição de seus indicadores, tendo como ponto de partida a mensuração dos seus objetivos estratégicos. A nova cesta de indicadores foi instituída em janeiro de 2016, contendo 73 indicadores relacionados aos 20 objetivos estratégicos da ANAC.

Gestão de Projetos

No bojo do PFI, foi adotado pela Agência um novo modelo de gestão que tinha como um de seus principais pilares a gestão de projetos, com destaque para o uso de boas práticas internacionais em gerenciamento de projetos. No ano de 2015, a ANAC passou por um processo de revisão de sua carteira de projetos. Todavia, enquanto novos projetos ingressavam no portfólio da Agência, os projetos prioritários já iniciados permaneciam em execução. Veja a seguir os principais projetos executados em 2015:

- **Preparação para a auditoria USOAP CMA (OACI):** teve como objetivo preparar a ANAC para a auditoria em segurança operacional da aviação a ser realizada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) em 2015. Era essencial que a Agência obtivesse bons resultados na auditoria, a fim de que o Estado Brasileiro continuasse no rol dos países que possuem os maiores índices de implementação de procedimentos de segurança operacional (*safety*) e de conformidade às normas e práticas recomendadas (*Standards And Recommended Practices – SARP*). Os resultados desse projeto foram altamente exitosos e estão demonstrados no capítulo sobre Relacionamento com a Sociedade e Representação Internacional.
- **Padronização do processo de julgamento de autos de infração:** visa a possibilitar que as ações relativas ao julgamento dos autos de infração sejam realizadas de forma automatizada, desde a autuação até o julgamento do processo em última instância.
- **Reformulação do Portal da ANAC na Internet:** tem como objetivo fazer com que os regulados e a sociedade encontrem informações sobre a Agência de forma mais acessível e adequada às necessidades dos públicos de interesse da Agência.
- **Melhoria da prestação de serviços de gestão de pessoas por meio do Portal do Servidor:** visa a prover serviços da área de gestão de pessoas com mais celeridade e eficiência, a partir da utilização de uma ferramenta integrada.
- **Planejamento e racionalização da atuação da ANAC em Organismos Internacionais de Aviação Civil:** com objetivo de institucionalizar a situação da Agência junto aos organismos internacionais de aviação civil, de modo a fortalecer a capacidade da Agência de realizar um acompanhamento crítico e sistemático dos processos normativos internacionais.
- **Registro e Monitoramento de Serviços Aéreos:** visa a melhoria o processo de Autorização de Operação por meio de alteração no processo e do desenvolvimento de uma nova solução de TI.
- **Elaboração da Metodologia de Produção de Normas Finalísticas:** consiste em uniformizar o procedimento de desenvolvimento de atos normativos na Agência.
- **Implantação do PSOE-ANAC nas atividades da Agência:** consiste na elaboração da base documental necessária à efetiva implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da Agência, com diretrizes, objetivos, indicadores de desempenho, estratégias, estruturas e responsabilidades, bem como estruturação de uma base de dados de ocorrências que atenda às necessidades de avaliação do desempenho do Programa.

- **Otimização e Melhoria da Qualidade do Processo de Certificação de Pessoal da Aviação Civil:** tem o objetivo de padronizar o processo de certificação de pessoal da aviação civil, com tempo e qualidade de resposta adequado.
- **Estudo de viabilidade para aquisição de uma solução para integração de processos de aviação civil:** o projeto faz parte um programa, denominado: Implantação de solução para integração de processos de aviação civil, que tem como objetivo avaliar, selecionar, adquirir e implantar uma ferramenta de Gestão de Aviação Civil integrada na Agência.
- **Gestão da Exploração Aeroportuária:** o projeto integra o Programa de implantação de solução para integração de processos de aviação civil, que tem como objetivo avaliar, selecionar, adquirir e implantar uma ferramenta de Gestão de Aviação Civil integrada na Agência.
- **Planejamento e racionalização da atuação da ANAC sobre temas de meio ambiente:** tem o objetivo de desenvolver procedimento multidisciplinar para análise e atuação em questões de meio ambiente e a incorporação da análise dos impactos ambientais nas ações propostas pela Agência aos regulados.

Gestão de Processos

Como mais uma vertente do PFI, a Agência criou o seu Escritório de Processos (ESPROC), responsável pela Gestão de Processos da ANAC. Em 2015 deu-se início, então, à aplicação da nova metodologia de gestão de processos e uma dinâmica de identificação, mapeamento e formalização de todos os processos da Agência.

No final do ano, foram mapeados todos os mais de 150 processos de negócio da ANAC – nível mais abrangente –, identificados mais de 2.500 processos de trabalho – nível intermediário – e cerca de 10.000 atividades – nível mais operacional. A formalização e manualização dos processos de trabalho e atividades, que atingiram cerca de 10% em 2015, continuam em 2016 e devem ser concluídas em 2017.

O próximo e mais importante passo da gestão de processo da ANAC será a implementação, de forma generalizada, dos mecanismos e metodologias de melhoria contínua, que envolvem a desburocratização e eliminação de ineficiência dos processos.

Gestão de Pessoas

A gestão de pessoas da Agência está alinhada com o Planejamento Estratégico 2015-2019, publicado por meio da Portaria nº 45/2015, de 9 de janeiro de 2015. Atuando principalmente nas dimensões de Aprendizado e Crescimento, e de Processos Internos, a estrutura e a política de pessoal precisam prover a Agência com força de trabalho adequada para o atingimento das

metas propostas. Com esta finalidade, foram estabelecidos objetivos estratégicos relativos ao desenvolvimento, reconhecimento e bem-estar dos servidores.

Concurso Público

A Agência foi criada com a previsão de 1.755 servidores de carreira, conforme a Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004. Atualmente apenas 1.240 cargos estão ocupados, e diversas áreas demandam reforços de mão de obra. Em 2015, após solicitação ao Ministério do Planejamento, a Agência conseguiu a autorização para realizar concurso público para 150 cargos, por meio da Portaria nº 236, de 23 de junho de 2015.

De acordo com a Portaria nº 236/2015, que autorizou o concurso, as 150 vagas autorizadas serão distribuídas da seguinte forma:

- **65 vagas** – Especialista em Regulação de Aviação Civil
- **45 vagas** – Técnico em Regulação de Aviação Civil
- **25 vagas** – Analista Administrativo
- **15 vagas** – Técnico Administrativo

A Escola de Administração Fazendária – ESAF foi a instituição contratada pela ANAC para a realização do certame.

Programa de Qualidade de Vida no Trabalho - PQVT

O Programa de Qualidade de Vida no Trabalho (PQVT) da ANAC tem por objetivo a promoção de ações de melhoria organizacional, criar formas de atuação efetiva dos servidores na elaboração e promoção da QVT, e identificar fatores geradores de bem-estar, para aprimorá-los, e de mal-estar no trabalho, a fim de reduzi-los ou eliminá-los.

Para isso, a ANAC realizou um diagnóstico com o objetivo de conhecer a percepção global dos colaboradores da Agência em relação aos fatores estruturantes de Qualidade de Vida no Trabalho. O diagnóstico foi executado sob a supervisão e orientação de equipe acadêmica da Universidade de Brasília (UnB), que realizou diversas atividades em Psicologia do Trabalho, com o referencial teórico-metodológico em Ergonomia da Atividade em diversos órgãos no âmbito do serviço público.

O resultado deste diagnóstico serviu como subsídio para a elaboração da Política e Programa de Qualidade de Vida no Trabalho, para a construção do conceito, dos princípios e das diretrizes de QVT, além do respectivo plano de ação. Todo esse processo foi baseado na participação dos servidores, objetivando a satisfação plena do colaborador no trabalho.

As principais ações realizadas dentro do Programa de Qualidade de Vida no Trabalho, no ano de 2015, foram as Campanhas sociais (de agasalho e de brinquedos e livros infantis), Campanha de vacinação contra a gripe (quando foram imunizados 1.196 colaboradores) — além de outros projetos que possuem impacto na percepção de bem-estar no trabalho, sob a responsabilidade de outras áreas da Agência, tais como realização do mapeamento de processos de negócios, substituição parcial dos *desktops*, gravação e divulgação da reunião de Diretoria e novo modelo da intranet. Ao todo foram concluídas 12 ações.

Com todas essas medidas, espera-se aprimorar cada vez mais as condições de trabalho para os servidores da ANAC, o que se refletirá, em conjunto com todas as melhorias de gestão aqui descritas, em maior eficiência dos serviços prestados pela Agência aos cidadãos.

Capacitação

Por se tratar de um setor estratégico altamente intensivo em tecnologia, muito comprometido em manter altos níveis de segurança e de confiabilidade, e que requer o cumprimento de normas e padrões impostos pelos organismos internacionais, a capacitação do corpo de servidores da ANAC é estratégica e fundamental para o bom desempenho das atividades da Agência.

Para garantir que o corpo técnico pudesse prestar suas atribuições com a qualidade esperada, foi elaborado o Plano Anual de Capacitação – PAC 2015, em que ações de capacitação foram propostas visando à formação, ao desenvolvimento e ao aprimoramento contínuo dos servidores da Agência Nacional de Aviação Civil.

Durante o exercício de 2015, foram contabilizadas 3.764 matrículas de servidores em eventos de capacitação, que resultaram em 92.358 horas de capacitação realizadas, sendo que o investimento em capacitação foi superior a dois milhões de reais.

Foram distribuídas 269 bolsas para servidores da Agência no âmbito do Programa de Capacitação em Idiomas – PCI, que oferece incentivos em cursos de inglês, espanhol, francês, alemão, mandarim e português; 18 bolsas no Programa de Incentivo Educacional, para estudos de pós-graduação; e 88 oportunidades para gestores no Programa de Desenvolvimento Gerencial e de Lideranças, promovido pela Fundação Dom Cabral.

Do ponto de vista da capacitação interna, 80,5% do Plano Anual de Capacitação foram executados, representando 128 eventos previstos e realizados e apenas 31 previstos e não realizados. Houve, ainda, a realização de 63 eventos internos de capacitação demandados por diversos setores da Agência ao longo do ano.

Gestão Orçamentária e Financeira

Para o período de 2012 a 2015, o Plano Plurianual (PPA) destacou, dentro de sua dimensão estratégica, o investimento em infraestrutura como meio para a redução de custos, o aumento da competitividade no mercado internacional e a melhoria das condições sociais de vida da população. No PPA, a ANAC é responsável pela gestão do objetivo 0085: “Promover a segurança da aviação civil, ampliando a segurança operacional e a proteção contra atos de interferência ilícita”.

A Agência também colabora para o alcance dos seguintes objetivos:

- **0084:** “Ampliar a oferta de transporte aéreo regular de passageiros e cargas”;
- **0083:** “Adequar a prestação dos serviços aeroportuários e a capacidade de processamento de aeronaves, passageiros e cargas à demanda existente e futura”; e
- **0086:** “Desenvolver a aviação civil mediante o planejamento e coordenação de atividades ligadas à indústria aeronáutica, à formação de profissionais e à sustentabilidade ambiental”.

Os recursos fixados pela Lei Orçamentária Anual (LOA) 2015 para a execução do programa de trabalho da ANAC, no montante de R\$ 635,8 milhões, podem ser distribuídos em três grandes grupos: as despesas discricionárias, como os investimentos e as chamadas “outras despesas de custeio”, que somaram R\$ 177,1 milhões; as despesas obrigatórias, com pessoal ativo, inativos e benefícios, que foram fixadas em R\$ 306,8 milhões; e, por fim, a alocação de R\$ 151,9 milhões em reserva de contingência, rubrica contábil que não pode ser executada.

Contudo, a dotação não foi suficiente para atender as demandas da Agência, havendo necessidade de publicação de créditos suplementares para ajustar as programações e permitir o pagamento de despesas com pessoal e encargos sociais (R\$ 11,3 milhões), bem como para a realização de despesas com benefícios a servidores (R\$ 40 mil).

Para as despesas discricionárias da ANAC, foram alocados inicialmente R\$ 177,1 milhões, dos quais R\$ 26,9 milhões foram cancelados em diferentes momentos, dado o cenário econômico restritivo.

Assim, a dotação orçamentária para despesas discricionárias, após todas as alterações orçamentárias, ficou em R\$ 150,2 milhões, sendo R\$ 140,7 milhões para despesas de custeio e R\$ 9,5 milhões para investimentos.

Todavia, a cota de limite orçamentário, conta que limita a execução orçamentária, ou seja, quantidade de empenho e movimentação de créditos que a unidade pode realizar, foi limitada a R\$ 143,6 milhões em 2015.

Deste limite, a execução orçamentária da Agência foi de R\$ 138,5 milhões, índice de execução de cerca de 96%.

Controle

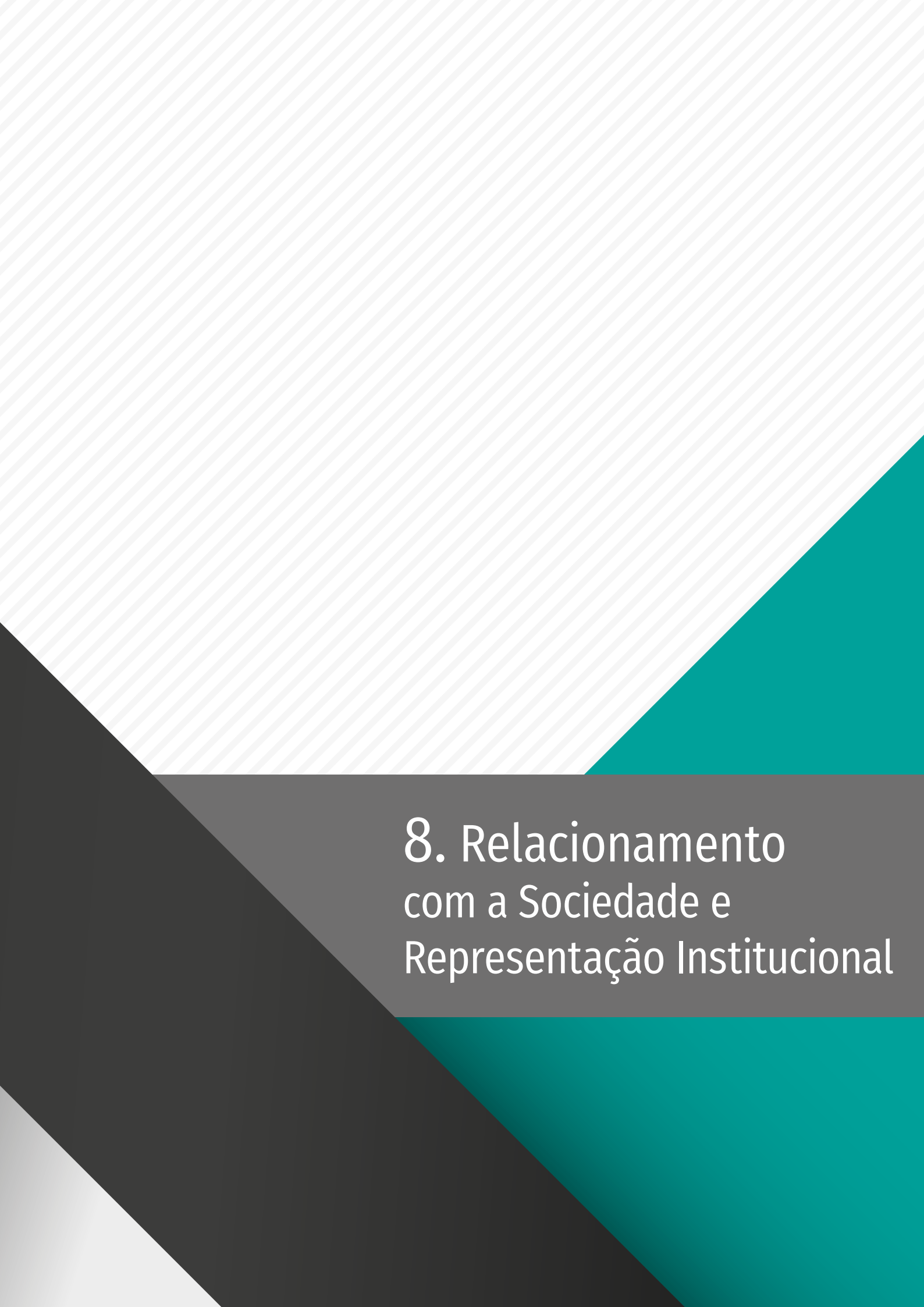
A ANAC conta com unidade de Auditoria Interna independente, que tem por missão o aperfeiçoamento do controle interno implantado na ANAC, agregando valor às práticas administrativas, particularmente as relacionadas à gestão de risco e à governança corporativa. No exercício de 2015, foram realizados na Agência oito trabalhos de auditoria, os quais produziram 39 recomendações. Tais recomendações são acompanhadas pela Auditoria Interna e reportadas constantemente à Diretoria nas reuniões de gestão.

Do ponto de vista do controle externo, a ANAC recebeu e atendeu no prazo 29 demandas do Tribunal de Contas da União (TCU) e quatro da Secretaria de Controle Interno da Presidência da República (CISSET/PR). O quadro a seguir discrimina essas demandas:

Quadro 7 – Demandas do TCU e da CISSET

TCU	Demandas
Auditorias	1
Diligências	9
Comunicações	17
Pedidos de Informações/Requisições	2
CISSET	Demandas
Auditorias	-
Diligências	-
Comunicações	1
Pedidos de Informações/Requisições	3

Fonte: ANAC



8. Relacionamento com a Sociedade e Representação Institucional

17:00	Confins	FLAMEN	2000	09	17:00	Now Boarding
17:00	São Paulo	FLAMEN	2000	11	17:05	Now Boarding
17:10	São Paulo	FLAMEN	1040	07	17:10	Now Boarding
17:10	Carapinas	FLAMEN	0704	06	17:10	Proceed to Gate
17:20	Guarulhos	FLAMEN	0017	05	17:20	Proceed to Gate
17:20	São Paulo	FLAMEN	1040	04	17:20	Check-in Open
17:20	São Paulo	FLAMEN	0010	08	17:20	Check-in Open
17:25	São Paulo	FLAMEN	2047	01	17:25	Check-in Open
17:30	Brasília	FLAMEN	2000	02	17:30	Check-in Open
18:00	Guarulhos	FLAMEN	2007	10	18:00	Confirmed
18:00	Carapinas	FLAMEN	4010	12	18:00	Check-in Open
18:00	São Paulo	FLAMEN	1047	04	18:00	Check-in Open
18:10	São Paulo	FLAMEN	2040	11	18:10	Check-in Open



8. Relacionamento com a Sociedade e Representação Institucional

O relacionamento com a sociedade é um importante instrumento de transparência na Agência. As informações obtidas com os públicos externos contribuem diretamente para a melhoria de processos. Nesse âmbito, destacam-se o atendimento ao público, responsável pelo recebimento de denúncias, críticas, elogios e sugestões da sociedade sobre o setor aéreo e os serviços prestados pela Agência, os eventos itinerantes de conscientização e qualificação para os regulados (entre eles a Ação Nacional de Aviação Civil) e os debates com o Poder Legislativo.

Atendimento ao Público

Em 2015, a Ouvidoria da ANAC recebeu 3.701 manifestações (redução de 5% em relação ao total de registros de 2014) e respondeu 99% dessas demandas ainda no ano de 2015.

A diminuição do número de manifestações registradas pela Ouvidoria, que vem ocorrendo ano a ano, indica que há uma crescente melhoria dos serviços prestados pela Agência.

Fale com a ANAC

A ANAC mantém canais permanentes de atendimento eletrônico e telefônico para o registro de denúncias, reclamações, elogios, dúvidas e sugestões sobre os entes regulados ou fiscalizados pela Agência.

Em 2015 o número do Fale com a ANAC passou a ser 163. Profissionais da aviação civil, passageiros e cidadãos podem entrar em contato com a Agência por meio do novo número, de mais fácil acesso e memorização, para sanar dúvidas e/ou encaminhar reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios.

Veja a seguir detalhes sobre as manifestações registradas em 2015:

Quadro 8 – Manifestações registradas
no Call Center e Sistema Focus - 2014 e 2015

	Descrição	2015	2014	Evolução (%)
Call Center Fale com a ANAC	Call Center Fale com a ANAC			
	Ligações Recebidas	141.211	112.129	25,9%
	Ligações Abandonadas	1.600	752	112,8%
	Opções mais acessadas no Call Center			
	Ligações sobre Serviços da ANAC	57.865	53.088	9,0%
	Ligações sobre Entes Regulados	59.270	42.727	38,7%
	Ligações para a Ouvidoria	8.597	8.562	0,4%
Sistema Focus - Manifestações registradas	Formas de entrada de manifestações			
	Manifestações registradas pelo Call Center	63.034	47.027	34,0%
	Internet	13.913	12.201	14,0%
	Atendimento presencial	6.841	4.127	65,8%
	Meio físico (cartas, fax etc.)	11	9	22,2%
	Tipos de manifestações			
	Pedidos de Informação	46.233	41.256	12,1%
	Reclamações	19.761	17.774	11,2%
	Denúncias contra Entes Regulados	510	384	32,8%
	Outras demandas	17.295	3.950	337,8%
	Descrição das Manifestações recebidas			
	Informações sobre Serviços da ANAC	28.987	25.172	15,2%
	Manifestações sobre Empresas Aéreas	18.830	16.730	12,6%
	Informações sobre Legislação de Aviação Civil	14.387	12.953	11,1%
	Manifestações encaminhadas à Ouvidoria	3.768	3.828	-1,6%
	Demandas da Lei de Acesso à Informação	440	391	12,5%
	Demais manifestações	21.108	8.118	160,0%
Total	87.515	67.192	30,2%	
% Manifestações concluídas*	98,3%	97,8%		

Sistema Focus - Manifestações registradas	Serviços da ANAC mais demandados			
	CHT / Código ANAC	7.243	2.916	148,4%
	Acesso a Sistemas da ANAC	7.234	1.351	435,5%
	Banca / Prova Online	4.202	3.805	10,4%
	Escolas / Bolsas / Cursos /Concursos	2.177	1.162	87,3%
	Passageiros - Assuntos mais recorrentes			
	Atendimento	4.629	4.137	11,9%
	Bagagem	4.449	3.983	11,7%
	Bilhete Aéreo	2.756	2.182	26,3%
	Cancelamento de voo	2.670	2.299	16,1%
	Atraso de voo	1.745	1.924	-9,3%
	Demais assuntos	2.601	2.205	18,0%
	Totais por companhia			
	TAM	5.548	5.106	8,7%
	Gol	5.184	4.570	13,4%
	Azul	3.087	2.511	22,9%
	Avianca	1.680	1.399	20,1%
	Demais companhias	3.351	3.144	6,6%

* Manifestações do respectivo mês concluídas até a data de extração do relatório.

Fonte: ANAC.

Data de extração: 11/01/2016

Lei de Acesso à Informação

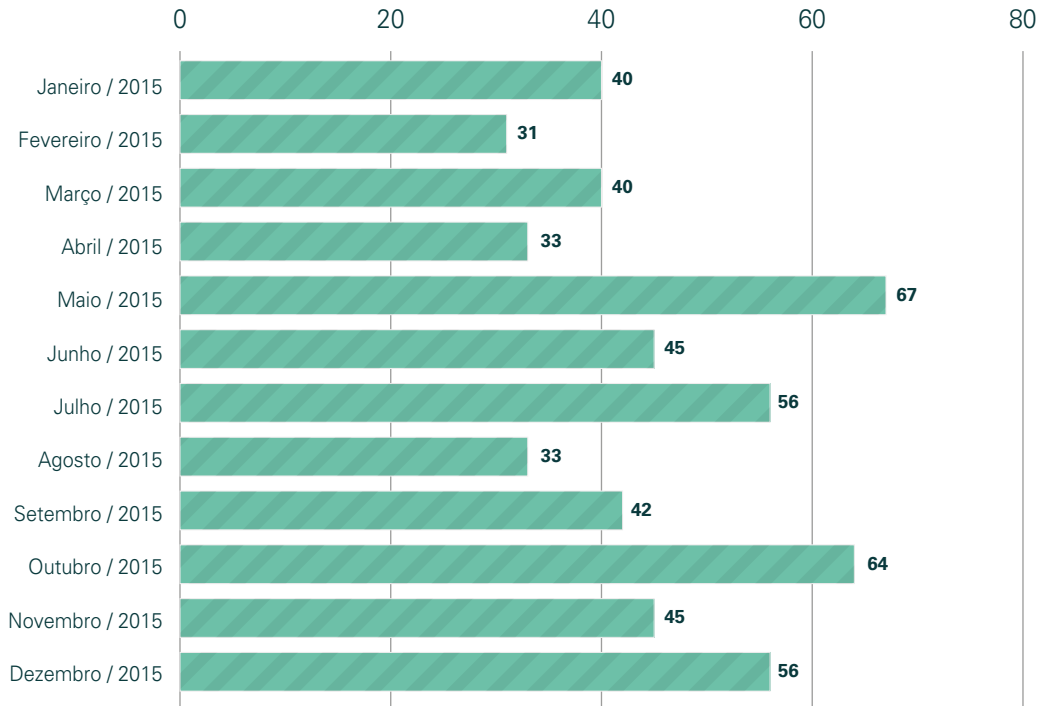
A Lei de Acesso à Informação - Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, visa a regulamentar o direito constitucional de acesso às informações públicas. Nela estão previstos prazos e procedimentos para o fornecimento de informações ao cidadão.

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

Em 2015, foram registrados 552 pedidos de acesso à informação na ANAC, com média mensal de 46 pedidos e tempo médio de resposta de 13 dias. Do total de pedidos, 94,31% foi realizado por pessoas físicas e outros 5,69%, por pessoas jurídicas.

A Figura abaixo mostra a evolução das manifestações recebidas ao longo de 2015.

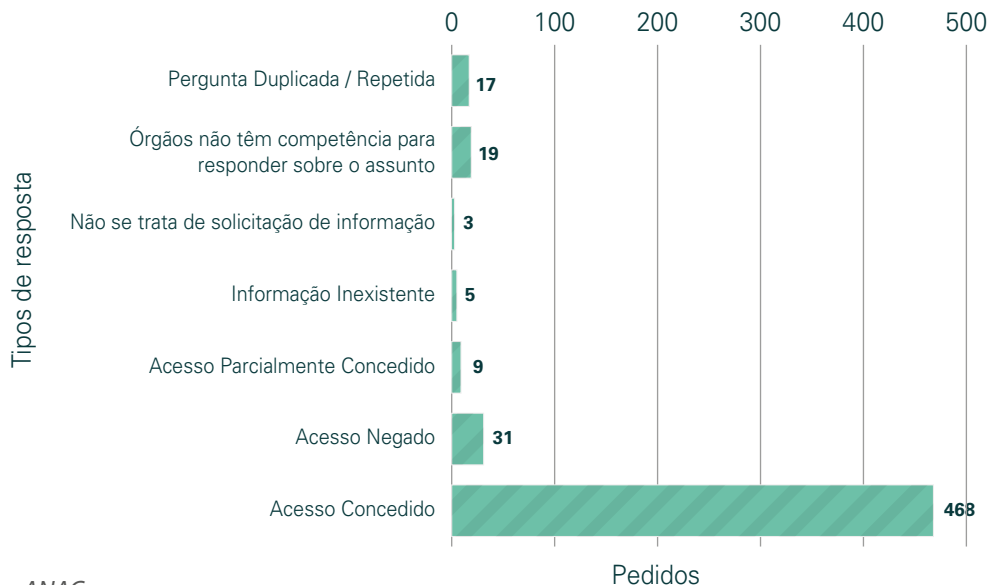
Figura 10 - Quantidade de pedidos via LAI registrados mensalmente



Fonte: ANAC

Na sequência, são apresentados o quantitativo de pedidos por tipo de resposta e as justificativas para os pedidos de acesso negados.

Figura 11 - Pedidos por tipo de resposta



Fonte: ANAC

Quadro 9 - Razões da negativa de acesso

Descrição	Quantidade	%	% de pedidos
Informação sigilosa classificada conforme a Lei 12.527/2011	11	35,4%	1,99%
Processo decisório em curso	7	22,5%	1,27%
Pedido genérico	5	16,1%	0,91%
Informação sigilosa de acordo com legislação específica	3	9,6%	0,54%
Pedido exige tratamento adicional de dados	3	9,6%	0,54%
Dados pessoais	1	3,2%	0,18%
Pedido desproporcional ou desarrazoado	1	3,2%	0,18%
TOTAL:	31	100,0%	5,62%

Fonte: ANAC e http://www.acessoainformacao.gov.br/sistema/site/relatorios_estatisticos.html

Data de extração: 27/01/2016

ANAC e Poder Legislativo

Em 2015, as Casas Legislativas do Congresso Nacional apresentaram as seguintes proposições com temas afetos à Agência: 63 novos Projetos, 36 Requerimentos de Informação, 15 Indicações e 64 Requerimentos de Audiência Pública. Foram temas recorrentes concessões aeroportuárias; situação da aviação na região amazônica; alto custo das passagens aéreas; fragilidade da infraestrutura aeroportuária; e direitos dos usuários de transporte aéreo

Além disso, cerca de 240 pleitos (solicitações em geral) de parlamentares foram atendidos pela ANAC. As solicitações mais frequentes foram relacionadas a escolas de aviação; homologação e reabertura de aeroportos; criação e cancelamento de rotas aéreas.

Ao longo de 2015, foram apresentados 44 requerimentos para realização de audiências públicas entre Câmara e Senado. Foram efetivamente realizadas 20 audiências com a participação de representantes da Agência, que debateram a aviação civil no país, sendo que em algumas a participação da ANAC ocorreu em apoio ao Ministro da SAC.

AUDIÊNCIAS NA CÂMARA DOS DEPUTADOS:

Comissão de Viação e Transportes - CVT

Dia 28/04/2015 - Tema: Discutir o Projeto de Lei nº 8.255/2014, que regulamenta o exercício da profissão de aeronauta. (Requerimentos nº **13/15**, do Deputado Arnaldo Faria de Sá, nº **23/15**, do Deputado Fábio Reis e nº **28/15**, da Deputada Clarissa Garotinho). Com participação do então *Diretor-Presidente da ANAC, Marcelo Guarany*s.

Comissão de Turismo – CTUR

Dia 24/06/2015 - Tema: “Discutir os preços das passagens aéreas no Brasil”

Em atenção ao requerimento nº **13/15-CTUR**, de autoria do Deputado Renato Molling, e aos requerimentos nº **25/15-CDC** e **17/15-CVT**, de autoria do Deputado Carlos Henrique Gaguim). Participou: *Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;*

Comissão de Turismo (CTUR)

28/10/2015 às 14h30 - Tema: “Discutir e debater a denúncia da Braztoa junto ao CADE e à ANAC”

Em atenção ao **requerimento nº 79/2015**, de autoria do Deputado Alex Manente - PPS/SP) Convidados: *Sr. Dr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil - SAS/ANAC;* Sr. Kenys Menezes Machado, Superintendente-Adjunto do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE; Sra. Monica Elisa Samia, Diretora-Executiva da Associação Brasileira das Operadoras de Turismo – Braztoa; Sr. Antonoaldo Neves, Presidente-Executivo da Azul Linhas Aéreas.

Comissão de Defesa do Consumidor (CDC)

04/11/2015 às 14h - Tema - Debater sobre o papel das Agências Reguladoras, sua neutralidade e a ausência de uma Política Institucionalizada de Defesa do Consumidor

Em atenção ao **Requerimento nº 19/2015**, do Sr. Ricardo Izar. **Convidados:** Conselho Nacional de Justiça; MARIA HILDA MARSIAJ PINTO, Subprocuradora-Geral da República – MPF; IGOR RODRIGUES BRITTO, Coordenador Geral de Estudos e Monitoramento de Mercado – CGEMM da Secretaria Nacional do Consumidor – MJ; ELISA VIEIRA LEONEL, Superintendência de Relações com os Consumidores da Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; MARCOS BRAGATTO, Superintendente de Mediação Administrativa Setorial – Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL; ELDIS CAMARGO SANTOS, Assessora da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Águas – ANA; MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; ARTHUR YAMAMOTO, Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; *RICARDO BISINOTTO CATANANT, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;* BRUNO CONDE CASELLI, Coordenador da Coordenadoria de Defesa da Concorrência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP

Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público – (CTASP)

05/11/2015 às 9h - Tema - Discutir o Projeto de Lei Nº 8.255/2014, que “dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências”.

EXPOSITORES: *ELISEU PADILHA, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República;* EDUARDO SANOVICZ, Presidente da Associação Brasileira das Empresas

Aéreas – ABEAR; NELSON ANTÔNIO PAIM, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola – SINDAG; COMTE. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas – SNA; *MARCELO PACHECO DOS GUARANYNS, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC*; FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Taxi Aéreo – SNETA; e COMTE. TIAGO ROSA, Especialista em Fadiga na Aviação. **Requerimento (REQ. nº 58/15** de autoria do Deputado Benjamin Maranhão - SD/PB)

Comissão de Seguridade Social e Família – (CSSF)

10/11/2015, às 14h30 - Tema - “Discutir o PL 4389/2004, do Deputado João Campos, que dispõe sobre a gratuidade do traslado interestadual de cadáveres ou restos mortais humanos, bem como de órgãos e tecidos humanos para fins de transplante, por empresas brasileiras de transporte aéreo.”

Em atenção ao **Requerimento nº 107/2015 CSSF**, do Deputado Darcisio Perondi.

CONVIDADOS: Ministério da Saúde; *Marcos Castellani, Representante da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil*; Coronel do Ar Paulo Roberto Alonso, Representante da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR; Representante da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Comissão de Defesa do Consumidor (CDC)

18/11/2015, às 14h - Tema - Discutir o modelo de negócio das moedas Virtuais.

Em atenção ao **Requerimento nº 72/2015** - do Sr. Aureo **CONVIDADOS:** Antônio Gustavo Rodrigues, Presidente do Conselho de Controle de Atividades Financeiras – COAF do Ministério da Fazenda; Anselmo Pereira Araújo Neto, Consultor do Departamento de Regulação do Sistema Financeiro do Banco Central; Otávio Araújo, Diretor da Associação Brasileira das Empresas do Mercado de Fidelização – ABEMF e Vice-Presidente de operações da Dotz; André Fehlauer, Diretor de Produtos da Smiles; Ricardo Gazetta, Diretor de Novos Negócios da Multiplus Fidelidade.

Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CREDN)

24/11/2015 às 14h - Tema: Debater e avaliar a regularização do VANT (Veículo Aéreo Não Tripulado).

Em atendimento ao **Requerimento nº 101/2015**, de autoria do Deputado Luiz Carlos Haully (PSDB/PR). Convidados: GIOVANO PALMA, Coordenador-Geral de Planejamento da Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; *ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO, Gerente Técnico de Processos Normativos da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC*; Coronel GERALDO ANTONIO DINIZ BRANCO, Representante do Ministério da Defesa; WALTER BARTELS, Presidente da Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil; NEI SALIS BRASIL NETO, Presidente da Empresa Estratégica de Defesa FT Sistemas S.A.

Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e Amazônia (CINDRA)

26/11/2015 às 10h - Tema: Debater as dificuldades que o setor de turismo vem enfrentando na Amazônia Legal Brasileira.

Em atendimento ao Requerimento nº 62/2015, de autoria da Deputada Simone Morgado, subscrito pelo Deputado Silas Câmara. Convidados: Exmo. Sr. Henrique Eduardo Alves, Ministro de Estado do Turismo; Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil, representando a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; Sr. Leonardo Victor Dantas Cruz, Secretário de Aeroportos, representando a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; Sr. Vinicius Lummertz, Presidente do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR); Exmo. Sr. Adenauer Góes, Secretário de Turismo do Estado do Pará; Dra. Oreni Braga, Presidente da Empresa Estadual de Turismo do Amazonas – AMAZONASTUR; Sr. José Osório Naves, Diretor Executivo do Conselho Nacional do Turismo (CNTur); e Exmo. Sr. Deputado Herculano Passos, Presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Turismo.

Comissão de Viação e Transportes (CVT)

26/11/2015 às 14h - Tema: “Debater sobre a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes em Ribeirão Preto - SP.” Em atendimento ao Requerimento nº 120 - do Deputado Baleia Rossi. Palestrantes Convidados: ELISEU PADILHA, Ministro da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; Deputado DUARTE NOGUEIRA, Secretário de Estado de Logística e Transportes de São Paulo; DARCY DA SILVA VERA, Prefeita Municipal de Ribeirão Preto; WALTER GOMES, Presidente da Câmara Municipal de Ribeirão Preto; ANTÔNIO CARLOS MAÇONETTO, Presidente da Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto; FERNANDO JUNQUEIRA, Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de São Paulo; GUILHERME CINUCIUSKI FEITOSA, Primeiro Vice-Diretor da FIESP/CIESP de Ribeirão Preto; e DOMINGOS STOCCO, Representante da OAB/SP – Ribeirão Preto.

AUDIÊNCIAS NO SENADO FEDERAL

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) – 01/09/2015, às 9h30

RMA 77/2015 – Autor: Senador Jorge Viana e outros. **Tema:** Debater sobre a oferta de linhas aéreas na região Norte, o mercado de aviação civil no País, a construção e o licenciamento de aeroportos regionais conforme as prioridades da Agenda Brasil do Senado, bem como se há, ou não, impedimentos ou barreiras para novas companhias aéreas ofertarem voos para a região Norte.

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle – (CMA) e Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) – 22/09/2015, às 11h

Reunião Conjunta: Audiência Pública para debater sobre a oferta de linhas aéreas e a alta generalizada das passagens aéreas na Região Norte, o mercado de aviação civil no País, a cons-

trução e o licenciamento de aeroportos regionais conforme as prioridades da Agenda Brasil do Senado e do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR, bem como se há, ou não, impedimentos ou barreiras para novas companhias aéreas ofertarem voos para a região Norte. Convidado: Eliseu Padilha, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Requerimento(s) de realização de audiência: RMA 77/2015, Senador Jorge Viana e outros – RDR 39/2015, Senador Randolfe Rodrigues

Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica – (CERCBA) – 28/09/2015, às 10h

AUDIÊNCIA PÚBLICA - Finalidade:

- 1) Apresentações e debates sobre os seguintes assuntos do grupo de transporte aéreo:
 - Aeronavegabilidade;
 - Título V do CBA (arts. 156 a 173), tripulação e afins; e
 - Delegações.
- 2) Atualização da tabela de contribuições.
- 3) Considerações Gerais.

Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica – (CERCBA) – 19/10/2015, ÀS 10h

AUDIÊNCIA PÚBLICA – Finalidade: Apresentações e debates sobre os seguintes temas:

- 1) Serviços aéreos;
- 2) Proposta de texto sobre responsabilidade civil e apresentação de tratativas sobre a Convenção da Cidade do Cabo;
- 3) Definição de serviço público e propostas de redação para a reforma do CBA;
 - Atualização da tabela e fechamento do envio das contribuições para a reforma do CBA;
 - Considerações da relatoria.

Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica – (CERCBA) – 20/10/2015, às 9h

1ª PARTE - Reunião de Trabalho - Finalidade:

Continuação dos assuntos pendentes da 14ª Reunião.

2ª PARTE - Audiência Pública - 14h

Assunto / Finalidade: Apresentação dos indicados pela Anac/Infraero/Decea sobre a quantificação do tarifário praticado aos usuários do sistema. **Convidados:** José Barreto de Andrade Neto, representante da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac; Viviane Franco Moser, representante da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac; Elismar Gonçalves Lopes, Superintendente de Gestão Financeira e Orçamentária, representante da Infraero; Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira, Gerente de Ações Regulatórias, representante da Infraero; José Carlos Arelhano Pontes, representante do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – Deca.

Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica – (CERCBA) – 26/10/2015, às 10h

1ª PARTE Audiência Pública - 10h

Assunto / Finalidade: Realizar Audiência Pública com os convidados listados pelos Requerimentos nº 004 e nº 005/2015

Participantes: Flávio Santos Tojal de Araújo, representante da Petrobras; Paulus Figueiredo, especialista em combustível.

Resultado: Audiência realizada.

2ª PARTE Reunião de Trabalho

Finalidade: Considerações da Mesa e apresentação da consolidação das propostas enviadas pelos membros da Comissão.

Resultado: Foi discutido o cronograma de trabalho da Comissão.

3ª PARTE Audiência Pública - 15h

Assunto / Finalidade: Realizar Audiência Pública com os representantes das entidades listadas no Requerimento nº 009/2015

Participantes: Dr. Augusto Fonseca da Costa, representante da Associação Brasileira de Parentes e Amigos Vítimas de Acidentes Aéreos – Abrapavaa; Sr. Ricardo Miguel, representante da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo – Abesata.

Resultado: Audiências realizadas.

Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) – 16/11/2015 às 16h

REALIZADA AUDIÊNCIA PÚBLICA - Discutir a interface dos órgãos do setor de transportes com outros cujas competências impactam a realização de obras de infraestrutura. **RQI 59/2015**, Senador Wellington Fagundes. **CONVIDADOS:** Helder Barbalho, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República; *Eliseu Padilha, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República*; Natalia Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes; Franklin Rodrigues da Costa, Subprocurador-Geral da República; Thomaz Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) – 18/11/2015 às 9h

REALIZADA AUDIÊNCIA PÚBLICA - Debater as novas diretrizes do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão para contratação direta de companhias aéreas sem intermediação das agências de viagem (matéria sob exame do Tribunal de Contas da União na Representação nº 019.819/2014-5) - **RDR 37/2015**, Senador Hélio José e **RDR 49/2015**, Senador Hélio José e outros. **CONVIDADOS:** Carlos Vieira, Representante da Associação Brasileira de Agências de Viagem – Abav/DF; Lamarck Freire Rolim, Representante do Sindicato das Empresas de Turismo no Distrito Federal – Sindetur/DF; Raimundo Carreiro, Ministro do Tribunal de Contas da União; Virgínia Brancarense Lopes, Diretora da Central de Compras e Contratações do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Representante do Ministério do Turismo; Representante do Ministério

Público Federal; Representante da Presidência da República.

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) – 09/11/2015 às 9h

REALIZADA AUDIÊNCIA PÚBLICA - Avaliar a situação das obras de mobilidade urbana, infraestrutura, estádios e *aerportos* nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014. Requerimento(s) de realização de audiência: **RDR 15/2015**, Senador Wellington Fagundes. Convidados: Representante do Ministério do Esporte; Representante do Ministério do Turismo; Representante do Ministério das Cidades; Representante da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero; Representante do Tribunal de Contas da União.

SABATINAS:

De acordo com a Legislação, após serem indicados pela Presidência da República, os indicados para o cargo de Diretor da ANAC passam por uma sabatina junto ao Senado Federal e após aprovação pelo Plenário podem ser nomeados e tomar posse para exercerem o cargo.

Em reunião ocorrida em 05/08/2015, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) sabatinou José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz e Ricardo Fenelon das Neves Júnior, indicados para cargos de Diretores da Agência Nacional de Aviação Civil. O primeiro foi aprovado por vinte votos a favor e três contrários, enquanto o segundo, por dezenove votos a favor e 3 contrários.

A posse desses novos diretores ocorreu no dia 2 de setembro de 2015, em cerimônia realizada na Secretaria de Aviação Civil.

Conselho Consultivo

O Conselho Consultivo é um órgão de assessoramento da Diretoria da ANAC, por meio do qual é estabelecido um espaço direto para a participação institucional da comunidade de aviação civil. O órgão tem por finalidade assessorar a Agência na implementação da política de aviação e dos planos, programas, projetos e atividades dela derivados.

A composição do Conselho Consultivo (18 membros titulares e 18 suplentes, designados pelo Diretor-Presidente para mandatos de três anos) inclui organizações representativas do sistema de aviação civil e da sociedade. As atas das reuniões são públicas e estão disponíveis no Portal da ANAC.

Foi realizada em 2015 a 28ª Reunião Ordinária do Conselho Consultivo da Agência Nacional de Aviação Civil, na qual foram debatidos os seguintes assuntos, entre outros: Relatório Final da Câmara Técnica do Marco Tarifário; Plano Estratégico da ANAC para o período de 2015-2019; e Fiscalizações Programadas e Operações Especiais – 2014 e 2015.

Ação Nacional de Aviação Civil

A Ação Nacional é um evento itinerante desenvolvido pela ANAC desde 2011, voltado para o desenvolvimento da aviação civil a partir de atividades ligadas à formação e à capacitação de profissionais do setor. Em geral, os eventos são cursos ou palestras ministradas por servidores da Agência para conscientização dos regulados, atuando na divulgação de boas práticas de segurança e esclarecimentos sobre normas, serviços e legislação do setor aeronáutico. Em 2015, foram realizados 26 eventos da Ação Nacional, que resultaram na capacitação de 1.156 pessoas.

Veja a seguir os Principais Eventos Realizados:

1ª Conferência Internacional de Aviação Pública (CINAP)

O evento apresentou as melhores práticas para a execução de operações aéreas de Aviação de Estado, os modelos reconhecidos de treinamentos realizados pelos órgãos públicos e a regulação à qual a atividade está submetida, além das técnicas de operação voltadas para a manutenção da segurança operacional. A ANAC tem registrado, nos últimos anos, um crescimento das operações aéreas de segurança pública, defesa civil, resgate, combate aos incêndios, entre outras atividades. Atualmente, são 529 aeronaves do Estado na frota brasileira. A 1ª CINAP é parte importante da construção do novo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº90, que será o alicerce para a normatização das atividades da aviação pública.

Os temas da Conferência foram distribuídos entre os seguintes eixos de discussão: Treinamento Operacional; Técnicas Operacionais reconhecidas; Gerenciamento da Segurança Operacional; e Regulação (Marco Regulatório). A programação contou com palestras ministradas por especialistas na área de Aviação de Estado (Pública) reconhecidos internacionalmente, dentre eles representantes da Airbus Helicopters (Helibrás, Brasil), *Airbone Law Enforcement Association* (ALEA/EUA), *Israel Aircraft Industries-IA* (Israel) e *ADAC Hems Academy* (Alemanha).

III Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo

De 24 a 27 de novembro de 2015, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) promoveu a III Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo, evento que teve como objetivo contribuir para a melhoria da qualidade das informações prestadas pelas empresas aéreas à Agência. Destinado a administradores, representantes legais e profissionais responsáveis pela apresentação à ANAC de informações para o acompanhamento de mercado do transporte aéreo (tais como dados estatísticos de voos, dados de alterações e cancelamentos de voos, dados de tarifas aéreas comercializadas, demonstrações contábeis e informações requeridas por organismos internacionais), o evento foi realizado na Representação Regional da ANAC em São Paulo (SP).

Durante o evento, foram realizadas palestras ministradas por representantes da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência (ANAC/SAS), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), da Associação de Transporte Aéreo Internacional (*International Air Transport Association – IATA*), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Núcleo de Economia dos Transportes do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (NECTAR/ITA) e da TAM Linhas Aéreas S/A.

Seminário Técnico de Aeronavegabilidade Continuada – SAERTEC Externo

Ao longo de 2015, foram realizadas diversas edições do Seminário Técnico de Aeronavegabilidade Continuada — SAERTEC Externo em cidades como São Paulo, Goiânia, Rio de Janeiro e Curitiba. O objetivo do seminário é apresentar aos operadores certificados pelos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) de números 121, 135 e 145 detalhes sobre a importância da manutenção continuada de aeronavegabilidade para a segurança das operações aéreas. Durante o evento, palestrantes da ANAC apresentaram informações sobre as principais atribuições do Controle Técnico de Manutenção (setor que está diretamente ligado ao desempenho das atividades de manutenção do regulado) e analisaram os principais problemas observados em ações de fiscalização da Agência — além de tirar dúvidas sobre novas regulamentações, procedimentos e processos.

Destinado a empregados de empresas certificadas ou profissionais ligados à manutenção aeronáutica que tenham conhecimento sobre a regulação do setor, o evento foi também uma oportunidade para que servidores da ANAC se aproximassem dos regulados da região, no sentido de colher sugestões e críticas relacionadas à aeronavegabilidade — informações que serão utilizadas, posteriormente, para aprimorar o atendimento da Agência.

II Seminário ANAC-INMETRO: RBAC 120 e Acreditação de laboratórios

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em parceria com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), realizou o “II Seminário ANAC-INMETRO: RBAC 120 e Acreditação de laboratórios”. O evento aconteceu no auditório do edifício-sede da ANAC, em Brasília (DF), e teve como objetivo promover o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 120, documento que requer a implantação e manutenção de programas de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na Aviação Civil.

Durante o seminário, foram abordados os requisitos para que um laboratório possa atuar no âmbito desses programas, com ênfase no processo de acreditação de laboratórios (principais requisitos, procedimentos, prazos e custos para a obtenção da acreditação do Inmetro). Foi apresentada também a Instrução Suplementar (IS) nº 120-002A, que detalha orientações e recomendações para o desenvolvimento, implementação e gestão dos programas previstos no RBAC nº 120.

Comunicação Social

As ações de Comunicação Social da ANAC (ASCOM) têm por objetivos principais contribuir para promover a transparência sobre a atuação da Agência; prestar contas à sociedade sobre os seus processos regulatórios e de fiscalização, certificação e normatização; e atender os veículos de imprensa nacionais e internacionais sobre questões afetas ao setor e à Agência.

Em outubro de 2015, a ANAC lançou o canal da ANAC no *Youtube*, espaço destinado à veiculação dos vídeos das Reuniões Deliberativas da Diretoria, bem como outros vídeos a serem produzidos pela Agência ou por outros órgãos afetos ao setor. Nessas reuniões — realizadas preferencialmente às terças-feiras na sede da Agência, em Brasília — ocorrem as decisões da Diretoria Colegiada, como a aprovação de novos regulamentos, a abertura de audiências públicas e a autorização do funcionamento de empresas, entre outros. As gravações são disponibilizadas no canal em no máximo 30 dias a contar da data da reunião.

No âmbito da Comunicação Interna, a Intranet da Agência foi reformulada e passou a contar com planejamento gráfico-visual moderno e interface intuitiva, bem como menus organizados de acordo com os assuntos de maior interesse dos colaboradores. Em cada seção, é possível encontrar informações sobre iniciativas da Agência, serviços, canais de atendimento e legislação — além de respostas para dúvidas frequentes dos colaboradores da Agência. No projeto de reformulação da Intranet, a ASCOM analisou as sugestões encaminhadas pelos colaboradores em consulta interna realizada durante o mês de outubro de 2014.

Em parceria com a Secretaria de Direitos Humanos, a ANAC produziu e imprimiu também uma cartilha de direitos e deveres voltada para o atendimento a passageiros que necessitam de assistência especial. A publicação foi elaborada com base na Resolução nº 280/2013 e traz as principais mudanças relacionadas ao assunto em relação aos seguintes temas: compra de passagens, apresentação para embarque, deslocamento para/e dentro da aeronave e acomodação no assento, entre outros.

A cartilha também apresenta, entre outros aspectos, as responsabilidades das companhias aéreas e operadores aeroportuários. Além disso, o Guia destaca a prioridade desses passageiros em relação aos demais e dispõe sobre informações acerca do acompanhamento ao passageiro que necessitar de assistência especial, bem como penalidades por descumprimento e contatos dos órgãos para reclamação. O Guia está disponível para consulta na internet e também em formato impresso, em diversos aeroportos brasileiros.

Por meio de comunicados à imprensa, a ANAC divulgou à sociedade, em larga escala, informações de utilidade pública, estatísticas sobre o setor, normas que precisam ser seguidas pelos

regulados e outras ações. Ao todo, foram divulgados ainda 111 comunicados à imprensa e efetuados 1.949 atendimentos às solicitações por informações pela mídia. Foram concedidas 71 entrevistas e promovidas oito coletivas de imprensa.

Quadro 10 - A Comunicação Social em Números – 2015

Tipo	2015	2014
Notas e Releases	111	198
Demandas à Imprensa	1.949	3.353
Coletivas de Imprensa / Entrevistas	79	155
Eventos realizados	96	143
Produtos diagramados	444	355
Publicações na internet	1.580	1.894

Fonte: ANAC

Outros Eventos Institucionais

Em 2015, a ANAC realizou 96 eventos institucionais — além da participação, como apoiadora institucional, nas feiras *Airport Infra Expo*, Congresso SINDAG, LABACE e Expo Aero Brasil. Esses eventos, que no total contaram com a participação de um público de cerca de 5.750 pessoas, sendo 2.085 participantes (público interno) e 3.665 (público externo), abrangeram as cinco regiões do país, em especial as cidades de Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo, São José dos Campos, Recife e Porto Alegre.

Atuação Internacional

A ANAC tem como atribuição representar a aviação civil brasileira junto aos organismos internacionais do setor. 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 de 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 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.

Saiba Mais:

Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)

A OACI é a agência especializada das Nações Unidas responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, por meio do estabelecimento de normas e regulamentos necessários para a segurança, eficiência e regularidade aéreas, bem como para a proteção ambiental da aviação.

Cabe à OACI a elaboração de padrões e práticas recomendadas, conhecidas como SARPs (do inglês *Standard and Recommended Practices*), os quais balizam a atuação das autoridades de aviação civil em todo o mundo. De modo resumido, as SARPs tratam de aspectos técnicos e operacionais da aviação civil internacional, como, por exemplo, segurança, licença de pessoa, operação de aeronaves, aeródromos, serviços de tráfego aéreo, investigação de acidentes e meio ambiente.

Membro-fundador e eleito sucessivamente para o Conselho da OACI, o Brasil tem uma Delegação Brasileira junto ao Conselho, a qual é chefiada pelo Ministério das Relações Exteriores e assessorada tecnicamente pelo Comando da Aeronáutica, nos assuntos de navegação aérea, e pela ANAC, nos assuntos de transporte aéreo.

O ano de 2015 marcou o segundo período do triênio de trabalhos iniciado em 2014, cuja pauta foi aprovada pelos 191 Estados-Membros durante a 38ª Assembleia Geral da Organização, realizada em setembro e outubro de 2013.

Além dos desenvolvimentos de agendas técnicas específicas, com as reuniões de painéis técnicos e reuniões dos Comitês de Proteção ao Meio Ambiente (CAEP) e Jurídico (LC), dois eventos de alto nível realizados pela Organização Internacional marcaram 2015: a Segunda Conferência de Alto Nível em Segurança Operacional (HLSC/2) e o Primeiro Fórum Mundial da Aviação Civil (IWAF2015). Em 2015, a ANAC atuou em mais de 40 eventos promovidos pela OACI, incluindo nesse número as reuniões de grupos técnicos, painéis temáticos e conferências.

A Segunda Conferência de Alto Nível em Segurança Operacional (HLSC/2) de 2015 contou com a participação de todos os Estados-Membros da OACI, além das diversas organizações internacionais observadoras. Nela foram delineadas as estratégias que a Organização promoverá nos ciclos de trabalhos subsequentes, além de destacados os temas mais sensíveis que afetarão os desenvolvimentos da OACI para os próximos dez anos em matéria de segurança operacional.

Já o Primeiro Fórum Mundial da Aviação Civil (IWAF2015) objetivou o debate de alto nível entre os diversos países sobre os programas de auxílio, cooperação técnica e assistência aos países que se encontram com maior dificuldade em implementação das normas e recomendações da OACI. O evento marcou o lançamento oficial da campanha de assistência “Nenhum país

deixado para trás”, com o qual a Organização pretende impulsar o intercâmbio e a cooperação técnica entre os Estados-Membros.

A ANAC vem acompanhando e coordenando a execução de ações e projetos de cooperação técnica internacional em aviação civil, os quais estão em linha com o que a OACI espera para os países mais necessitados de assistência. No caso brasileiro, a assistência técnica prestada se concentra nos países latino-americanos que solicitam essa prestação pela ANAC e a execução de um projeto governamental de cooperação Brasil-Cabo Verde, em conjunto com a Agência Brasileira de Cooperação (ABC/MRE).

Programas de auditoria em segurança operacional (USOAP/CMA) e em Segurança da Aviação Civil (USAP/CMA)

No ano de 2015, a ANAC recebeu atividades de auditoria de ambos os programas da OACI, sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, no primeiro semestre, e sobre segurança operacional, no segundo semestre. Ambas as atividades requereram grande esforço das áreas auditadas na ANAC.

O programa USAP/CMA realizou, conforme previsto no ano anterior, as atividades de verificação de documentos e regulamentação expedida pela Agência. O resultado superou as expectativas da Agência, alcançando o Brasil ao patamar de 97% de conformidade com os requisitos do Programa e, certamente, ao posto de um dos principais países nesse tema.

O Escritório de Segurança Operacional da OACI também promoveu a atividade de auditoria do Programa USOAP/CMA (*Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach*) nos processos de segurança operacional da Agência. No resultado final, o Brasil atingiu um índice de 95,07% de conformidade, o que também coloca o país como o quinto colocado global no programa, ficando atrás apenas do Canadá, da Coreia do Sul, de Cingapura e dos Emirados Árabes Unidos.

Tanto o USOAP-CMA como o USAP são programas da OACI que têm como objetivo promover a segurança aviação global por meio de auditorias regulares dos sistemas de vigilância da segurança em todos os Estados-Membros da organização. Com base nessas auditorias, a OACI avalia o estágio de maturidade dos órgãos reguladores dos países, os quais, posteriormente, se comprometem com planos de ações corretivas, com vistas a aprimorar os processos internos e resolver as fragilidades detectadas nas auditorias. O USOAP-CMA aborda as questões relativas à segurança operacional (*safety*), ao passo que o USAP, à segurança contra atos de interferência ilícita (*security*).

Tais resultados demonstram que o Brasil, tanto em *safety* quanto em *security*, possui um sistema de regulação e supervisão que o coloca como uma referência internacional em promoção da segurança na aviação civil. Para ilustrar, em 2015 a ANAC foi procurada pela autoridade de aviação civil panamenha e, conforme será demonstrado na seção de Cooperação Técnica Internacional, pelo grupo de autoridades de países lusófonos para o intercâmbio de experiências, capacitação de inspetores da autoridade brasileira e prestação de assistência posterior, com vistas a melhorar a performance daquele país no USOAP-CMA.

Participação no Grupo Regional de Segurança Operacional Pan-Americano (RASG-PA)

No ano de 2015, a ANAC esteve representada junto ao Grupo Regional de Segurança Operacional Pan-Americano (RASG-PA), com base em um modelo que facilita o diálogo horizontal dos temas que são desenvolvidos no Grupo, bem como auxilia na coordenação e uniformização de posicionamentos emitidos pelo Estado Brasileiro perante os diversos foros internacionais nos quais são tomadas decisões ou interpretações decorrentes das recomendações de segurança emitidas pelo Grupo.

A ANAC atua como coordenadora no Comitê Executivo do RASG-PA e como copresidente da equipe pan-americana de trabalhos (PA-RAST). O Grupo foi formalmente reconhecido pela OACI como parte fundamental do Plano Global de Segurança Operacional (*Global Aviation Safety Plan*) durante a 2ª Conferência de Alto Nível sobre Segurança Operacional (HLSC/2) de 2015. A composição do Grupo inclui representantes da Indústria (fabricantes de aeronaves, empresas aéreas), 34 Estados e 19 Territórios do continente americano, além de organizações internacionais como IATA, CANSO, *Flight Safety Foundation*, IFATCA, IFALPA, entre outros. O Brasil, por intermédio da ANAC, liderou o trabalho de revisão do Plano Estratégico e do Plano de Comunicação do RASG-PA, assim como tem coordenado as reuniões técnicas para elaboração das iniciativas de mitigação de acidentes.

Os trabalhos desenvolvidos pela ANAC visaram à consolidação dos novos planos de estratégia e de comunicação do Grupo, provendo maior clareza de entregas e de assistência aos diversos países que dele fazem parte. Além disso, a ANAC promoveu o início dos trabalhos do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional (BCAST), de forma que o Grupo passará, a partir de 2016, a contar não só com as informações e desenvolvimentos promovidos pelo grupo dos EUA (CAST), mas também com desenvolvimentos próprios do Brasil.

Assim, a ANAC acompanhou toda a extensa agenda de trabalhos do RASG-PA em 2015, tal como mostrado na tabela a seguir:

Quadro 11 - Reuniões no âmbito do RASG-PA

Título do evento	Data de realização	Local de realização
IAT/9 e PA-RAST/19	16/03 a 18/03	Miami, EUA
RASG-PA/ESC/23 (Comitê Executivo)	19/03 e 20/03	Miami, EUA
IAT/10 e PA-RAST/20	14/06 a 16/06	San Jose, Costa Rica
RASG-PA Summit/5 and RASG-PA/7 Meeting e RASG-PA/ESC/24	22/06 a 26/06	Medellín, Colômbia
RASG-PA Strategic Planning – Task Force Meeting	25/08 e 26/08	Lima, Peru
IAT/11 e PA-RAST/21	14/10 a 16/10	Miami, EUA
IAT/12 e PA-RAST/22	07/12 a 09/12	Long Beach, EUA
RASG-PA/ESC/25	10/12 a 11/12	Long Beach, EUA

Fonte: ANAC

Sistema Regional para Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP)

Seguindo o mesmo modelo de representação junto ao RASG-PA, a ANAC também participou do SRVSOP, iniciativa coordenada pelo Escritório Regional da OACI em Lima, cujo objetivo é prover material, recursos e capacidade técnica para promover melhor capacidade de resposta dos países participantes perante o programa de auditoria em segurança operacional da OACI (USOAP).

Sob as ações do Sistema, estão previstas a promoção de harmonização entre regulamentos técnicos, sistemas de manuais e procedimentos, o compartilhamento de informações de vigilância de empresas aéreas quando operando em solo estrangeiro e, mais recentemente, com a promoção de mecanismos de reconhecimento mútuo de certificações expedidas pelos países-membros.

A ANAC esteve representada na Junta Geral do Sistema, equivalente ao nível executivo, e na coordenação de pontos focais do SRVSOP, foro no qual é avaliado o planejamento das ações a serem executadas pelo Comitê Técnico de Lima — além de integrar a agenda de trabalhos de outros foros internacionais de aviação civil, a exemplo da CLAC e outros. Nos painéis técnicos, a representação é realizada por especialistas indicados pelas diversas áreas de segurança operacional da Agência.

A ANAC atuou diretamente nas reuniões de Pontos Focais e na reunião da Junta Geral de 2015, sendo esta última realizada em conjunto com a 14ª Reunião de Autoridades de Aviação Civil da América do Sul (RAAC/14). A agenda de reuniões monitorada pela Agência foi a seguinte:

Quadro 12 - Reuniões no âmbito da SRVSOP

Título do evento	Data de realização	Local de realização
Reunião de Coordenação de Pontos Focais do SRVSOP (RCPF/12)	25/02 a 27/02	Lima, Peru
Painel de Especialistas PEL (RPEL/11)	10/08 a 14/08	Lima, Peru
Painel de Especialistas OPS (RPEO/10)	17/08 a 21/08	Lima, Peru
Painel de Especialistas AIR (RPEA/12)	30/09 a 03/10	Lima, Peru
Painel de Especialistas AGA (RPEAGA/6)	15/06 a 19/06	Lima, Peru
Reunião de Coordenação de Pontos Focais do SRVSOP (RCPF/13)	17/09 a 18/09	Lima, Peru
14ª Reunião de Autoridades de Aviação Civil – SAM SRVSOP – Junta Geral (JG/28)	27/10 a 30/10	Santiago, Chile

Fonte: ANAC

Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC)

A Comissão Latino-Americana de Aviação Civil foi instituída em dezembro 1973, por ocasião da Segunda Conferência Latino-americana de Autoridades Aeronáuticas, realizada na cidade do México. Na ocasião, 15 Estados latino-americanos assinaram o Estatuto da CLAC (atualmente 22 Estados da América Latina e do Caribe são membros da Comissão).

A CLAC possui caráter consultivo, de modo que seus documentos não são vinculantes aos Estados. O objetivo da entidade é prover às autoridades de aviação civil da região latino-americana uma estrutura adequada para a cooperação e coordenação das atividades relacionadas à aviação civil.

Em outras palavras, a CLAC busca promover mecanismos de integração em matéria de transporte aéreo na região, que envolvem não apenas a harmonização de normas técnicas de segurança operacional e segurança contra atos de interferência ilícita, mas também o estabelecimento de acordos de liberalização aérea entre os Estados Latino-americanos. A CLAC contribui, por conseguinte, para o aumento da conectividade aérea e dos fluxos de pessoas e comércio entre os Estados da região.

Ao longo de 2015, as atividades realizadas pela ANAC com relação à CLAC se desdobraram em três temas: (i) elaboração de notas de estudo e outras atividades da macrotarefa segurança operacional, da qual o Brasil é designado como ponto focal no planejamento bienal da

Comissão; (ii) elaboração de notas de estudo e outras atividades das demais macrotarefas da Comissão, especialmente meio ambiente e gestão aeroportuária; (iii) coordenação do Grupo Permanente de Atualização da Resolução A20-11.

Além de ocupar atualmente a função de ponto focal da macrotarefa segurança operacional, a ANAC assumiu ainda a coordenação dos trabalhos do Grupo Permanente de Atualização da Resolução A20-11, responsável por promover a reestruturação interna da Comissão, de modo a torná-la mais eficiente, transparente e orientada a resultados, além de estabelecer critérios para o acompanhamento e monitoramento administrativo da Secretaria da CLAC.

Os trabalhos do Grupo avançaram consideravelmente em 2015 e um novo modelo de Planejamento Estratégico deve ser apresentado aos 22 Estados-Membros da CLAC na próxima Assembleia, a ser realizada em 2016.

Ressalte-se que, no ano de 2015, não houve reuniões decisórias, de modo que a atuação da ANAC junto à CLAC manteve-se centrada na participação dos fóruns técnicos, em especial nas reuniões do Grupo de Especialistas em Assuntos Econômicos, Políticos e Jurídicos do Transporte Aéreo (GEPEJTA) e do Grupo Regional CLAC-OACI de Segurança da Aviação Civil e Facilitação (Grupo Regional AVESC/FAL). Incluiu, igualmente, a busca de consenso e apoio regional principalmente sobre os temas de segurança operacional e de revisão da estrutura administrativa e do planejamento estratégico da Comissão.

Resumidamente, a ANAC participou dos seguintes grupos de trabalho da CLAC no ano de 2015:

Quadro 13 - Reuniões no âmbito da CLAC

Título do evento	Data de realização	Local de realização
Reunião do Grupo Permanente de Atualização da Resolução A20-11	24/03 a 25/03	Bogotá, Colômbia
34ª Reunião do GEPEJTA	26/03 a 27/03	Bogotá, Colômbia
5ª Reunião do Grupo Regional AVSEC/FAL	01/06 a 05/06	Lima, Peru
Reunião do Grupo Permanente de Atualização da Resolução A20-11	24/08	Lima, Peru
35ª Reunião do GEPEJTA	25/08 a 28/08	Lima, Peru
Reunião do Grupo Permanente de Atualização da Resolução A20-11	26/09 a 27/10	Santiago, Chile

Fonte: ANAC

Cooperação técnica internacional

Em 2015, a ANAC deu continuidade às atividades dos programas de cooperação técnica internacional com os EUA, com a França e com Cabo Verde, diretamente, além de promover assistência aos países-membros do SRVSOP e trabalhar em conjunto com os países lusófonos pela CAACL. Além disso, foi dado prosseguimento às tratativas de fechamento do Projeto de Cooperação Técnica com a OACI BRA/801/01.

As atividades de destaque da Cooperação Técnica Internacional foram:

- a) O estabelecimento formal do Grupo de Cooperação em *Security* entre ANAC e *Transport Security Agency* (TSA) dos EUA, com a assinatura de Memorando de Entendimentos entre as duas agências;
- b) A retomada das atividades da CAACL, que definiu uma estratégia de cooperação baseada no levantamento de necessidades mais urgentes, para as quais a ANAC já disponibilizou o primeiro curso em EAD (*Basic Aviation English*) e disponibilizará, em 2016, um amplo portfólio de cursos *online*;
- c) O início dos procedimentos de revisão do Projeto de Assistência Técnica prestada à Agência de Aviação Civil de Cabo Verde, que estabelece um programa de intercâmbio de pessoal baseado em *On the Job Training*;
- d) A participação de servidores da Agência em visitas técnicas e eventos nos EUA, conforme os programas promovidos pela Agência de Cooperação dos EUA (USTDA) e estabelecidos no *Aviation Partnership*; e
- e) A recuperação, por meio de negociações de revisões orçamentárias, de mais de US\$ 500 mil do saldo orçamentário do Projeto de Cooperação Técnica com a OACI BRA/801/01, com vistas ao encerramento do Termo de Cooperação.

No âmbito da Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas – CAACL, após gestões do Presidente do Conselho da OACI por ocasião da *2nd High Level Safety Conference*, as reuniões da Comunidade foram retomadas, após quase quatro anos de inatividade. Foi solicitado ao Brasil e a Portugal que tomassem a frente das iniciativas de Assistência Técnica aos demais países lusófonos, em especial àqueles com desempenho insatisfatório nas auditorias da *Safety USOAP*.

Nessa esteira, foram convocadas uma reunião ordinária e outra extraordinária nas cidades de Praia, Cabo Verde, e Lisboa, Portugal, nas quais a ANAC participou de forma propositiva por meio de oferta de cursos de capacitação online abertos a todos os servidores das demais Autoridades de Aviação Civil lusófonas.

O curso em EAD *Basic Aviation English* foi ofertado entre os meses de setembro e outubro, e contou com a participação de 21 alunos de Cabo Verde, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e Portugal. Além desse curso, em 2016 a ANAC oferecerá à Comunidade lusófona cursos em EAD de Introdução ao USOAP, Mapeamento de Processos, Planejamento Estratégico, Gerenciamento de Projetos e inspeção AVSEC.

Como desdobramento da retomada das atividades na CAACL, o Projeto de Assistência Técnica prestada a Cabo Verde, intitulado “Fortalecimento da Capacidade Institucional da Agência de Aviação Civil de Cabo Verde”, foi objeto de revisão perante a Agência Brasileira de Cooperação – ABC/MRE, para adequação dos objetivos, resultados e atividades às iniciativas da ANAC na CAACL. Dentre as novas atividades previstas, destacam-se as missões de servidores da AAC de Cabo Verde ao Brasil, para atividades de OJT nas diversas superintendências finalísticas da ANAC, o treinamento na SRI do futuro Delegado de Cabo Verde no Conselho da OACI, a realização de um Curso de Gestão de Risco na metodologia *Trainair Plus* da OACI em Praia e troca de experiências em auditorias USOAP.

Ampliação das Rotas e Frequências Internacionais e Acordos Técnicos

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

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

Saiba Mais:

Frequências Internacionais

São direitos de operação previstos em um Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA). Podem ser mistas, permitindo a operação simultânea de transporte de passageiros e de carga, a qual é normalmente transportada nos porões das aeronaves, ou exclusivamente cargueiras, destinadas ao transporte exclusivo de carga, sem levar passageiros. A quantidade de frequências prevista em um ASA é um dos elementos definidores da capacidade máxima de transporte permitida no Acordo.

Acordos de Serviços Aéreos

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

No ano de 2015, foram realizadas 22 Reuniões, sendo que quase a totalidade delas ocorreu durante a oitava edição do Evento de Negociação de Serviços Aéreos (*ICAO Air Services Negotiation Event – ICAN 2015*), que teve como sede a cidade de Antália, na Turquia. A ICAN consiste em uma iniciativa da OACI, cujo objetivo é facilitar aos seus Estados-Membros o procedimento de negociação de acordos de serviços aéreos por meio de um evento que congrega, em um mesmo ambiente de negociações, vários países interessados, permitindo que os Estados participantes conduzam, ao mesmo tempo, várias negociações com outros países presentes, otimizando, assim, os gastos com deslocamento e tempo útil de seus representantes.

Paralelamente às negociações de acordos, são também realizados simpósios e reuniões sobre temas de interesse da aviação como um todo, tais como concorrência, salvaguardas, entre outros. Além disso, são analisadas as tendências atuais e os principais obstáculos ao desenvolvimento sustentável da aviação, como entraves à liberalização, por exemplo, e ainda os impactos da aviação nos diferentes setores da economia. Na ocasião, o Brasil alcançou a marca de cem acordos firmados, com os cinco novos entendimentos adicionados (Bahamas, Sérvia, Vietnã, Maurício e Guiné-Bissau). A seguir, são apresentados os resultados das reuniões realizadas no ano:

I) Brasil/Colômbia: 14 de maio, Brasília

A 16ª Reunião de Consulta entre Brasil e Colômbia desenvolveu-se em clima de cordialidade e harmonia, apesar do impasse das negociações. A Parte colombiana, embora tenha expressado sua concordância com a política liberalizante adotada pelo Brasil e tenha demonstrado alguma flexibilidade em relação à reunião anterior, mais uma vez assumiu uma posição conservadora e restritiva

no que concerne ao tema Direitos de Tráfego, apresentando propostas aquém das pretensões brasileiras. É importante ressaltar que a postura brasileira tem incentivado a evolução do posicionamento colombiano para a adoção de uma política de céus abertos com o Brasil. Dado o interesse colombiano nesta negociação, demonstrado em reiteradas solicitações de reuniões, e a importância do mercado brasileiro para o desenvolvimento do hub colombiano em Bogotá, espera-se que uma próxima rodada de negociações possa representar a consecução do objetivo brasileiro de celebração de acordo de céus abertos entre o Brasil e a Colômbia.

II) Brasil/Sérvia: 19 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

A Reunião apresentou resultados totalmente positivos para a delegação brasileira. Não existia entendimento aerocomercial firmado entre Brasil e Sérvia até o advento desta reunião. Na ocasião, foi rubricado um ASA contemplando livre determinação da capacidade, liberdade tarifária, quadro de rotas amplo e aberto, código compartilhado incluindo empresas de terceiros países e múltipla designação. O exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade está sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas dos dois países.

III) Brasil/Turquia: 19 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Esta reunião teve como objetivo atualizar entendimentos acordados no ASA rubricado em 2013. Na ocasião, foi assinado Memorando de Entendimento em que se logrou ampliação de capacidade. Antes, a capacidade abrangia 21 frequências semanais para serviços mistos e/ou exclusivamente cargueiros e passou a compreender 21 frequências semanais para serviços mistos e 14 frequências semanais para serviços exclusivamente cargueiros.

IV) Brasil/Bahamas: 20 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Mais uma reunião completamente exitosa. Não existia entendimento aerocomercial firmado entre Brasil e Bahamas até o advento desta reunião. Na ocasião, foi rubricado um Acordo, baseado integralmente no modelo adotado pelo Brasil, contemplando livre determinação da capacidade, liberdade tarifária, quadro de rotas amplo e aberto, código compartilhado incluindo empresas de terceiros países, múltipla designação e direitos de tráfego até a 5ª liberdade.

V) Brasil/Israel: 20 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Esta reunião, também exitosa, teve como objetivo atualizar o Acordo negociado em 2009, o qual contemplava 17 frequências semanais, cláusula tarifária de país de origem, exercício de direitos de 5ª liberdade em apenas dois pontos a serem notificados pelas autoridades aeronáuticas de cada Parte e código compartilhado Bilateral e com empresas de terceiros países apenas em pontos além. Na ocasião, rubricou-se um ASA atualizado, em que se logrou o estabelecimento de céus abertos, com livre determinação de capacidade, regime de liberdade tarifária, direitos de tráfego até a 5ª liberdade sem restrição e código compartilhado Bilateral e com empresas de terceiros países sem restrição.

VI) Brasil/Noruega: 20 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Esta reunião apresentou resultados muito positivos, considerando as restrições dos entendimentos anteriormente em vigor que contemplavam, para a Noruega, Suécia e Dinamarca, conjuntamente, o limite de 3 (três) frequências semanais com DC-10, ou similar, limitado a um máximo de 156 assentos no território da outra Parte, em cada serviço; ou 2 (duas) frequências semanais com B-747, ou similar, limitado a um máximo de 234 assentos no território da outra Parte, em cada serviço; o quadro de rotas era restrito a alguns pontos; os direitos de tráfego acessório eram limitados aos pontos do quadro de rotas; a utilização de código compartilhado era restrita a pontos específicos e com permissão a empresas de terceiros países somente após negociação entre as autoridades aeronáuticas das Partes; e a designação era sob o regime de mono designação. Nesta reunião, houve, para efeitos dos serviços aéreos com o Brasil, o desmembramento da Noruega dos demais países escandinavos, por meio de provisões negociadas em Memorando de Entendimento, estabelecendo a livre determinação de capacidade, quadro de rotas amplo e aberto, direitos de tráfego até a 5ª liberdade em pontos intermediários e além, código compartilhado Bilateral e com empresas de terceiros países e múltipla designação.

VII) Brasil/Curaçao: 20 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Esta reunião, também exitosa, teve como objetivo atualizar o Acordo negociado em julho de 2011 e assinado em dezembro de 2013. O acordo anterior já era bastante flexível, mas condicionava o exercício de direitos de tráfego acessório a acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes. Com a atualização do Acordo, o exercício de direitos de até 6ª liberdade ficou totalmente liberado, possibilitando, entre outras coisas, a exploração de destinos intermediários nas operações entre Curaçao e o Brasil, principalmente no norte da América do Sul.

VIII) Brasil/Hong Kong: 20 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

O grande avanço nessa reunião deu-se no exercício dos direitos de tráfego de 5ª liberdade, que estava limitado a 50% do tráfego, em apenas 7 frequências semanais, em pontos intermediários no continente americano e africano, excluindo África do Sul, Maurício e Egito. Os entendimentos alcançados na reunião eliminaram a restrição quanto ao número de frequências e abriram todos e quaisquer pontos intermediários, excluindo apenas a África do Sul, até o final de 2020 ou a ratificação do Acordo, o que ocorrer primeiro. Também foram incluídos 4 pontos além a serem selecionados e foi rubricado o texto de um novo ASA, com alguns pontos pendentes de consultas internas pela autoridade de Hong Kong.

IX) Brasil/Guiné-Bissau: 21 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Esta reunião apresentou resultados muito positivos. Não havia entendimento aerocomercial firmado entre Brasil e Guiné-Bissau até o advento desta reunião. Na ocasião, foi discutido um

Acordo, ainda a ser finalizado, e assinado um Memorando de Entendimento com as principais provisões operacionais, as quais contemplam livre determinação da capacidade para serviços cargueiros e 14 frequências semanais para serviços mistos, quadro de rotas amplo e aberto, código compartilhado incluindo empresas de terceiros países e múltipla designação. O exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade está sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas dos dois países.

X) Brasil/Maurício: 22 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Esta reunião também apresentou resultados muito positivos. Não existia entendimento aero-comercial firmado entre Brasil e Maurício até o advento desta reunião. Na ocasião, foi discutido um Acordo, ainda a ser finalizado, e assinado um Memorando de Entendimento com as principais provisões operacionais, as quais contemplam livre determinação da capacidade para serviços cargueiros e 14 frequências semanais para serviços mistos, quadro de rotas amplo e aberto, código compartilhado incluindo empresas de terceiros países e múltipla designação. O exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade está sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas dos dois países.

XI) Brasil/Egito: 22 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Essa reunião foi a continuação de negociações anteriores, em que tinham sido acordadas as principais provisões operacionais. Foi finalmente rubricado texto mais atualizado do ASA, com pequenos ajustes a serem feitos mediante consulta interna pelo lado egípcio.

XII) Brasil/Vietnã: 22 de outubro, Antália - Turquia (ICAN 2015)

Mais uma reunião exitosa para a delegação brasileira. Não existia entendimento aerocomercial firmado entre Brasil e Vietnã até o advento desta reunião. Na ocasião, foi rubricado um ASA, com base no modelo brasileiro, que contempla livre determinação da capacidade, liberdade tarifária, quadro de rotas amplo e aberto, código compartilhado incluindo empresas de terceiros países e múltipla designação. O exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade está sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas dos dois países.

XIII) Outras Reuniões em Antália - Turquia (ICAN 2015)

Durante o ICAN2015, foram também discutidos os termos de um acordo com Botswana, pendente de finalização, e troca de propostas de textos de acordo com o Iraque, para continuação das negociações em outra oportunidade. A delegação brasileira reuniu-se, ainda, em caráter informal, com os seguintes países: Estados Unidos, Comissão Europeia; Noruega/Islândia; Emirados Árabes Unidos; Suíça; Espanha; Zâmbia; e Congo.

Saiba mais

Frequências Internacionais

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, em serviços que começam ou terminam no território do país que designa a empresa aérea.

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 “trecho 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, sem que o serviço tenha um ponto no território do país que designa a empresa. É a chamada Cabotagem Pura.

Observação: 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.

Meio Ambiente

MDG Modelling and Database e FESG Forecasting and Economic Analysis Support Group

A ANAC representou o Brasil nas atividades deste grupo de trabalho. As atividades desenvolvidas foram basicamente relacionadas às análises técnicas e econômicas do novo padrão de CO₂, que será um dos temas mais importantes para a Assembleia Geral da OACI em 2016. Além do padrão de CO₂, também foram discutidos nessas reuniões modelos para avaliação de impactos ambientais da aviação e manutenção da base de dados de movimentos de aeronaves global.

AFTF Alternative Fuels Task Force

A ANAC foi corelatora do grupo neste ciclo do CAEP, juntamente com a Espanha. As atividades desenvolvidas foram a criação de uma metodologia de análise de ciclo de vida para combustíveis alternativos da aviação e uma avaliação sobre o potencial de produção de biocombustíveis para aviação até 2050. Além destas tarefas, o grupo começou o desenvolvimento de uma metodologia para computar a redução das emissões obtidas pela utilização de combustíveis alternativos dentro de um mecanismo de mercado para a aviação internacional de redução de emissões de carbono. Esta última tarefa continuará ao longo do próximo ciclo do CAEP. Estas atividades fazem parte da agenda de biocombustíveis da ANAC.

Reunião do Grupo Diretor - Steering Group Meeting do CAEP em 2015

O representante da ANAC presidiu a reunião do grupo que discutiu modelos para avaliação de impactos ambientais da aviação e manutenção da base de dados de movimentos de aeronaves global. Por deliberação da Reunião do Grupo Diretor - *Steering Group Meeting* do CAEP em 2015, foi definida a criação de um pequeno grupo de países fabricantes de aeronaves com o objetivo de avançar a discussão técnica para a adoção do novo padrão de CO₂, que será um dos temas mais importantes para a Assembleia Geral da OACI em 2016.

Atividades de suporte à Delegação Brasileira na OACI na atuação no Grupo Consultivo Ambiental (EAG)

A ANAC foi convidada a participar das reuniões na qualidade de assessora técnica da Delegação Brasileira na OACI do Grupo Consultivo de Meio Ambiente (EAG) a fim de realizar uma proposta de Medida de Mercado na aviação para atingir o crescimento neutro a partir de 2020. De forma resumida, a ANAC elaborou e apresentou neste fórum uma proposta de MBM (*Market Based Measure*) para a aviação civil internacional baseada em classificação por maturidade de rotas. A proposta brasileira tinha como principais características:

- Sugerir um método de classificação das rotas baseado em um critério econômico;
- Introduzir uma forma de conciliar o conceito de CBDR (*Common But Differentiate Responsibilities*), defendido pela diplomacia brasileira nas negociações de clima de forma implícita, preservando assim o Princípio de Não Discriminação da Convenção de Chicago;

- Propor que cada conexão país a país seja tratada como uma rota, evitando as complexas implicações de uma abordagem aeroporto a aeroporto ou cidade a cidade; e
- Preservar o crescimento das rotas em desenvolvimento favorecendo assim o crescimento econômico dos países em desenvolvimento.

Grupo de Ruído da SAC

O grupo foi criado para tratar do ruído em rota no Aeroporto Santos Dumont, em razão de questionamento do Ministério Público. Composto por ANAC, SAC, DECEA e Infraero, o grupo buscou analisar a existência do problema e oferecer alternativas operacionais para contorná-lo. Os resultados do grupo foram consolidados em documento chamado Relatório sobre o Ruído Aeronáutico do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ).

Plano de trabalho ANAC-DECEA sobre ruído aeronáutico

O Programa Sirius do DECEA prevê a modernização dos procedimentos de navegação aérea dos principais aeroportos brasileiros. Isso significa que haverá alterações no tráfego aéreo e, consequentemente, novas regiões atingidas pelo ruído aeronáutico.

Diante dos questionamentos constantes da sociedade e do Ministério Público, as duas instituições, ANAC e DECEA, estabeleceram parceria para analisar previamente o impacto causado por essas alterações. O Plano de Trabalho definiu as atribuições, responsabilidades e entregas de cada instituição, além dos parâmetros que deverão orientar o relatório final.

9. Regulamentação



9. Regulamentação

O setor de aviação civil no Brasil é regulado por normas da ANAC, tais como regulamentos, decisões, resoluções e portarias. Os documentos estabelecem conceitos, práticas e procedimentos relacionados a diversas áreas da aviação civil, e são elaborados em consonância com padrões internacionais. Na busca pela melhoria contínua e pela excelência no desempenho de suas atividades, a ANAC vem atualizando periodicamente regulamentos e normas.

A atividade regulatória do transporte aéreo envolve duas frentes de atuação: a regulação técnica e a regulação econômica. A regulação técnica tem como objetivo garantir a segurança de passageiros e usuários da aviação civil, por meio de regulamentos que tratam de requisitos de segurança operacional e segurança contra atos de interferência ilícita (AVSEC).

Já a regulação econômica envolve a intervenção do Estado no setor, em função de falhas de mercado (o que varia de acordo com as características e a natureza da atividade, como a possibilidade de exercício de poder de mercado e a existência de assimetrias de informação, entre outras). Os dados e informações necessários para essa análise são obtidos por meio do monitoramento constante do transporte aéreo, e têm como objetivo subsidiar decisões regulatórias e supervisionar os serviços oferecidos aos usuários, de modo a garantir a segurança e a eficiência na aviação civil.

Em 2015, a ANAC publicou três novos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) e 17 novas Instruções Suplementares (IS). Além disso, foram publicadas três emendas a RBAC e 14 revisões a Instruções Suplementares, bem como revogadas duas Instruções de Aviação Civil (IAC).

A seguir são apresentados as principais normas e regulamentos expedidos pela Agência em 2015.

Quadro 14 - Atos normativos editados em 2015

Atos	Total
Resoluções	21
Decisões	162
Portarias	3.466
Instruções Normativas	11

Fonte: ANAC

Agenda Regulatória

Foi instituída pela Portaria n.º 2.975, de 10 de dezembro de 2014, e revisada pela Portaria n.º 160, de 26 de janeiro de 2016.

Contempla o desenvolvimento de estudos e atividades normativas em 56 (cinquenta e seis) temas de atuação prioritária da ANAC definidos com a participação interna (servidores, executivos e Diretoria) e da sociedade, e possuem como marcos de acompanhamento de execução, por tema:

- Estudos preliminares: engloba as fases de definição do problema, objetivos a serem alcançados, realização e conclusão de estudos preliminares;
- Elaboração da proposta: compreende a elaboração dos documentos necessários à proposta técnica e a criação e tramitação do respectivo processo administrativo até a deliberação e aprovação da Diretoria Colegiada sobre a realização de audiência pública, quando aplicável;
- Audiência pública: compreende a realização da audiência pública e a análise das contribuições recebidas; e
- Publicação: engloba a análise jurídica final pela Procuradoria Federal junto à ANAC, a deliberação e aprovação pela Diretoria Colegiada, culminando na publicação da norma relativa ao tema no Diário Oficial da União - DOU.

Conheça abaixo os 56 temas da Agenda Regulatória da ANAC.

Quadro 15 – Temas da Agenda Regulatória da ANAC 2015/2016

Tema 01	- (SAR): Certificação baseada em performance para organizações de projeto de aeronaves.
Tema 02	- (SAR): Atualização dos requisitos do RBAC 21 relacionados ao assunto Certificação de Organização de Produção.
Tema 03	- (SAR): Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo.
Tema 04	- (SAR): Otimização do controle de aeronavegabilidade das aeronaves brasileiras.
Tema 05	- (SAR): Desenvolvimento de estudos técnicos sobre requisitos para aprovação de projetos de reparo.
Tema 06	- (SAR): Manutenção preventiva por pilotos.
Tema 07	- (SAR): Requisitos de manutenção de aeronaves de baixa complexidade.
Tema 08	- (SAR): Requisitos de certificação de Aeronaves Leve Esportivas - ALE.
Tema 09	- (SAR): Adoção do Prático em Manutenção Aeronáutica (PMA).
Tema 10	- (SIA): Programa Nacional de Instrução em Segurança na Aviação Civil – PNIAVSEC.
Tema 11	- (SAR): Requisitos de importação de aeronaves de construção amadora e aeronaves leve esportivas (ALE) usadas.
Tema 12	- (SIA): Requisitos mínimos para aeródromos públicos de pequeno porte.
Tema 13	- (SIA): Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicável aos operadores aeroportuários.

Tema 14	- (SIA): Certificação Operacional de Aeródromos.
Tema 15	- (SRA): Qualidade de serviço na infraestrutura aeroportuária.
Tema 16	- (SIA): Projeto de aeródromos.
Tema 17	- (SIA): Projeto, construção e operação de infraestrutura de heliportos.
Tema 18	- (SIA): Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicável ao transporte da carga por via aérea.
Tema 19	- (SPO): Edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 125 - certificação de grandes operadores particulares.
Tema 20-1	- (SPO): Publicação dos RBAC 140, 141 e 147, contemplando a Revisão de Sistemas de Manuais (140, 141, 147).
Tema 20-2	- (SPO): Revisão de Sistemas de Manuais (RBAC 142).
Tema 21	- (SPO): Revisão do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSEO/ANAC.
Tema 22	- (SPO): Estabelecimento de requisitos brasileiros para certificação e vigilância continuada de simuladores de voo.
Tema 23	- (SPO): Revisão do RBHA 65 - Despachante operacional de voo e mecânico de manutenção aeronáutica.
Tema 24	- (SPO): Regulamentação acerca da certificação e vigilância continuada de operadores de Veículo Aéreo Não Tripulado – VANT.
Tema 25	- (SPO): Elaboração de requisitos e procedimentos para realização de Avaliação Operacional - AVOP de aeronaves.
Tema 26	- (SPO): Revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91.
Tema 27	- (SPO): Revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 - Táxi-aéreo.
Tema 28	- (SPO): Elaboração do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 – Operações Especiais de Aviação Pública.
Tema 29	- (SPO): Gerenciamento de Risco da Fadiga de tripulantes.
Tema 30-1	- (SPO): Revisão do RBAC 61 – classificação de aeronaves; requisitos para cursos de pilotos; e habilitação INVA.
Tema 30-1	- (SPO): Revisão do RBAC 61 – exames; certificado de piloto de aeronave leve esportiva.
Tema 31	- (SPO): Revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 137.
Tema 32	- (SAS): Revisão do modelo de regulação tarifária.
Tema 33	- (SAS): Atualização normativa para o processo de outorga para a prestação de serviços aéreos públicos.
Tema 34	- (SRA): Contabilidade regulatória para aeroportos.
Tema 35	- (SRA): Movimentação de passageiros, aeronaves e cargas em aeroportos.
Tema 36	- (SAS): Regularizar a aferição dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS), o cálculo do fator Q e a apresentação dos seus resultados no Plano de Qualidade de Serviço (PQS) pelos aeroportos concedidos pela União.
Tema 37	- (SAS): Revisão das condições gerais de transporte.
Tema 38	- (SAS): Monitoramento dos serviços de transporte aéreo.
Tema 39	- (SAS): Revisão das normas de envio de dados referentes ao BAV/VRA e dos índices de pontualidade, regularidade e eficiência operacional.
Tema 40	- (SRA): Revisão dos atos normativos que dispõem sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência.
Tema 41	- (SRA): Descentralização da regulação tarifária aplicável aos aeroportos conveniados (Estados e Municípios).

Tema 42	- (SRA): Proposição para discussão pública da revisão da estrutura tarifária vigente e aplicável às atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada.
Tema 43	- (SAS): Regulamentação dos critérios para a divulgação pela ANAC dos dados de tarifas aéreas comercializadas.
Tema 44	- (SAS): Revisão das normas que tratam do registro de dados estatísticos de voos das empresas aéreas na ANAC.
Tema 45	- (SRI): Revisão das resoluções nos 57 e 154, que tratam de alocação de frequências internacionais.
Tema 46	- (SRI): Revisão do normativo de diretrizes para negociações de acordos internacionais de serviços aéreos.
Tema 47	- (SPI): Revisão das sanções administrativas aplicáveis pela infração a regulamentos e atualização/complementação da tabela de multas da Resolução nº 25.
Tema 48	- (GGAF): Desenvolvimento de melhorias no sistema DCERTA, de forma a melhorar a eficiência e eficácia da fiscalização de voos - com foco na aviação geral.
Tema 49	- (SAR): Aprovação de organização de projetos.
Tema 50	- (SIA): Programa Nacional de Controle de Qualidade da Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.
Tema 51	- (SIA): Critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção dos SESCINC.
Tema 52	- (SRA): Metodologia de análise de projetos de melhorias de infraestrutura aeroportuária concedida e suas alterações.
Tema 53	- (SPO, SIA, SAR): Requisitos para gestores responsáveis e gestores do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO de operadores de aeródromos e aéreos; escolas e centros de treinamento; e de organizações de manutenção aeronáutica.
Tema 54	- (SAS): Regulamentação do processo para autorização da prestação de serviço de transporte aéreo público.

Fonte: ANAC

Em relação à execução, no ano de 2015, os seguintes temas foram concluídos com a publicação do respectivo ato normativo:

- **Tema 1** - Certificação baseada em performance para organizações de projeto de aeronaves;
- **Tema 2** - Atualização dos requisitos do RBAC 21 relacionados ao assunto Certificação de Organização de Produção;
- **Tema 11** - Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil (PNI/AVSEC) (RBAC 110);
- **Tema 13** - Segurança da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita aplicável aos operadores aeroportuários (RBAC 107);
- **Tema 14** - Certificação Operacional de Aeródromos (RBAC 139);
- **Tema 21** - Revisão do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSOE-ANAC;
- **Tema 32** - Revisão do modelo de regulação tarifária;
- **Tema 36** - Regulamentar a aferição dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS); e
- **Tema 46** - Revisão do normativo de diretrizes para negociações de acordos internacionais de serviços aéreos.

Considerando as etapas de execução, segundo o planejamento original, quando da elaboração e instituição da Agenda Regulatória para o biênio 2015-2016, em dezembro de 2014, havia a previsão de conclusão de 80 marcos ou etapas de acompanhamento (estudos preliminares, elaboração da proposta, audiência pública e deliberação final). Das 80 etapas previstas, foram concluídas 36, o que representa um percentual de execução de 45%.

Dentre os fatores que impactaram o cumprimento de etapas dos temas da Agenda Regulatória no ano de 2015, pode-se destacar os seguintes:

- Maior demanda durante o ano de recursos para realização de atividades preparatórias à Auditoria ICVM-OACI (USOAP) ocorrida em novembro de 2015;
- Necessidade de alinhamento de cronograma de alguns temas com discussões e definições em andamento em fóruns de autoridades internacionais (OACI);
- Abertura a maior participação social durante a etapa de estudos preliminares; e
- Necessidade de ampliação de escopo de temas, identificada ao fim dos estudos preliminares.

Devido a esses fatores, o processo de revisão ordinária da Agenda Regulatória foi iniciado em outubro de 2015, e novas ações estão em desenvolvimento para o aprimoramento do processo de elaboração e acompanhamento das Agendas Regulatórias.

Saiba mais:

O acompanhamento da execução da Agenda Regulatória pode ser feito por meio do portal da ANAC na internet, no seguinte endereço:

<http://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria/agenda-regulatoria-2015-2016-1>

Atos Normativos Publicados em 2015

A seguir, encontra-se a relação das resoluções publicadas pela ANAC em 2015:

Quadro 16 - Resoluções publicadas em 2015

Resolução nº 372 de 15/12/2015	Dispõe sobre as regras para a aferição, a fiscalização e a apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS, do Plano de Qualidade de Serviços - PQS e do Relatório de Qualidade de Serviço - RQS pelas Concessionárias de Serviço Público de Infraestrutura Aeroportuária.
Resolução nº 371 de 15/12/2015	Aprova a Emenda Nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 139 e altera a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008.
Resolução nº 369 de 01/12/2015	Aprova Condição Especial para o avião EMB-545, aplicável ao braço estrutural entre assentos.

Resolução nº 368 de 01/12/2015	Aprova Condição Especial para o avião EMB-545, aplicável a assentos orientados para a frente com incorporação de sistemas de <i>airbag</i> .
Resolução nº 366 de 09/11/2015	Altera a Resolução Nº 30, de 21 de maio de 2008.
Resolução nº 365 de 04/11/2015	Altera a Resolução Nº 30, de 21 de maio de 2008.
Resolução nº 364 de 20/10/2015	Aprova a Emenda Nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 21 e a Emenda Nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 45. <u>Em vigor a partir de 19 de abril de 2016</u>
Resolução nº 363 de 14/10/2015	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 31.
Resolução nº 362 de 16/07/2015	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 107. <u>Em vigor a partir de 12/02/2016</u>
Resolução nº 361 de 16/07/2015	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 110 e altera a Resolução Nº 116, de 20 de outubro de 2009. <u>Em vigor a partir de 15/09/2015</u>
Resolução nº 358 de 28/05/2015	Altera a Resolução Nº 354, de 17 de março de 2015.
Resolução nº 356 de 17/03/2015	Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC. <u>Em vigor a partir de 06/07/2015 Alterada: Resolução Nº 359, de 11 de junho de 2015</u>
Resolução nº 355 de 17/03/2015	Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal.
Resolução nº 354 de 17/03/2015	Estabelece, para os anos de 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019, a metodologia de cálculo e o valor do fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários referentes às tarifas aeroportuárias (TA) e de uso das comunicações e dos auxílios de rádio e visuais em área terminal de tráfego (TAT) aplicáveis ao Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante - RN (ASGA), estabelecidas em seu Anexo 4 – Tarifas. <u>Alterada: Resolução Nº 358, de 28 de maio de 2015</u>
Resolução nº 352 de 10/02/2015	Aprova o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC).

Audiências Públicas

A Audiência Pública é um importante instrumento de participação social no processo normativo, que visa a dar total transparência às ações da Agência e apoiar seu processo decisório.

A ANAC realiza audiências públicas para ouvir a opinião da sociedade e dos agentes regulados sobre assuntos importantes para a regulação do setor aéreo.

É instaurada sempre que um assunto implique alterações, ajustes ou uma nova legislação para o setor aéreo e quando tal assunto interfira diretamente nos interesses sociais e econômicos dos agentes do setor aéreo.

Depois de finalizadas, a ANAC publica na internet o Relatório de Análise de Contribuições, que contém respostas para cada uma das contribuições encaminhadas pela sociedade e por interessados em geral. Em seguida, a versão final da norma (já com o resultado das análises das sugestões) é submetida à deliberação da Diretoria Colegiada.

Em 2015, foram instituídas 20 audiências públicas:

Quadro 17 - Audiências Públicas realizadas em 2015

Audiência Pública	Assunto	Nº de Contribuições
Nº 1/2015	Proposta de edição de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nos 21 (RBAC nº 21) - Certificação de Produto Aeronáutico, e 45 (RBAC nº 45) - Marcas de Identificação, de Nacionalidade e de Matrícula.	100
Nº 2/2015 (*)	Proposta de edição de resolução que estabelece as informações contábeis e societárias a serem apresentadas pelas concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária, assim como aspectos de sua escrituração contábil.	
Nº 3/2015	Proposta de edição de resolução que regulamenta a aferição, a fiscalização e a apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço, bem como a metodologia de cálculo do Fator Q e a apresentação do Plano de Qualidade de Serviços e do Relatório de Qualidade de Serviço pelas Concessionárias de Serviço Público de Infraestrutura Aeroportuária.	151
Nº 4/2015 (*)	Proposta de edição de resolução que regulamenta a apresentação de informações da concessão, relativas à movimentação aeroportuária, pelas concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária.	
Nº 5/2015 (*)	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 159 - Qualidade de Serviço na Infraestrutura Aeroportuária - Indicadores de Nível de Serviço.	
Nº 6/2015	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 107 - Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo.	208
Nº 7/2015 (*)	Proposta de edição de resolução que regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências.	
Nº 8/2015	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 139 - Certificação Operacional de Aeroportos.	32

Nº 9/2015	Pedido de isenção a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Airbus A350-900, aplicável aos meios de visualização das condições no exterior da cabine através de uma saída de emergência do tipo escotilha, localizada no teto da cabine de comando.	<u>0</u>
Nº 10/2015	Pedido de isenção a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Airbus A350-900, aplicável ao alinhamento dos trilhos de assentos da cabine de pilotagem durante ensaios.	<u>0</u>
Nº 11/2015	Pedido de isenção parcial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Airbus A350-900, aplicável à máxima altitude de cabine em caso de evento de despressurização de aeronave causada por danos na fuselagem decorrentes de falhas não contidas de rotor.	0
Nº 12/2015	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 111 - Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.	<u>27</u>
Nº 13/2015 (*) (Presencial)	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94 (RBAC-E 94) - Requisitos gerais para veículos aéreos não tripulados e aeromodelos, e de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 67 - Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas, e para o convênio com entidades públicas.	
Nº 14/2015 (*)	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61 - Licenças, habilitações e certificados para pilotos.	
Nº 15/2015	Proposta de resolução disciplina a padronização das regras para a aferição, a fiscalização e a apresentação dos resultados dos IQS, do PQS e do RQS pelas Concessionárias de Serviço Público de Infraestrutura Aeroportuária.	213
Nº 16/2015	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-545, aplicável a assentos orientados para a frente com incorporação de sistemas de <i>airbag</i> .	2
Nº 17/2015 (*)	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91 - Requisitos gerais de operação para aeronaves civis, e emenda ao RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC.	

Nº 18/2015	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-545, aplicável ao braço estrutural entre assentos.	0
Nº 19/2015 (*)	Proposta de resolução que proíbe o transporte de cargas de baterias de íon lítio em aeronaves de passageiros no Brasil.	
Nº 20/2015	Proposta de resolução que estabelece a metodologia de cálculo do fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários anuais para o quinquênio 2016-2020 aplicáveis aos aeroportos públicos que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão, conforme disposto na Resolução nº 350, de 19 de dezembro de 2014.	2

(*) Até 17/02/2016, a audiência pública não havia sido concluída.

Fonte: ANAC

Após o encerramento do prazo de recebimento de contribuições, a área técnica responsável pela proposta analisa as sugestões e comentários recebidos e realiza as alterações normativas que julgar pertinentes. Após a elaboração da nova minuta do ato normativo, a matéria é novamente submetida à deliberação pela Diretoria da Agência e, após a publicação do ato, a ANAC publica na página de audiências públicas o Relatório de Análise de Contribuições, contendo respostas e comentários para cada contribuição encaminhada pela sociedade e pelos interessados em geral.

Saiba mais:

Para ter acesso às audiências públicas (tanto as finalizadas como aquelas em andamento), acesse <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>

The background features a pattern of thin, light gray diagonal lines in the upper portion. Below this, there are large, solid-colored geometric shapes: a teal triangle on the right, a dark gray triangle on the left, and a horizontal gray band across the middle. The text is centered within this gray band.

10. Certificação e Outorga



10. Certificação e Outorga

A certificação é um processo sistematizado que propicia adequado grau de confiança de que um produto, empresa, processo, serviço ou um profissional atende inicialmente os requisitos preestabelecidos em normas e regulamentos da aviação civil.

São produtos dos processos de certificação as autorizações, homologações, habilitações, licenças, certificados, entre outros documentos pelos quais a ANAC certifica que as empresas, escolas, centros de instrução AVSEC, tripulantes, oficinas de manutenção, projetos de produtos aeronáuticos e aeronaves, entre outros, cumprem os requisitos estabelecidos pela Agência e, portanto, podem começar a operar na aviação civil.

Veja a seguir as principais ações e números da ANAC em 2015 no âmbito dos diversos processos de certificação.

Certificação de Produtos Aeronáuticos

Produto aeronáutico significa uma aeronave, um motor ou uma hélice, assim como seus componentes e partes. Inclui ainda qualquer instrumento, mecanismo, peça, aparelho, pertence, acessório e equipamento de comunicação, desde que sejam usados (ou se pretenda usar) na operação e no controle de uma aeronave em voo e que sejam instalados ou fixados à aeronave. Inclui, finalmente, materiais e processos usados na fabricação de todos os itens acima.

A certificação de produtos aeronáuticos representa a confirmação, pela ANAC, de que o produto aeronáutico está em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos pela Agência.

Quadro 18 - Processos de certificação concluídos em 2015

Novos modelos nacionais	02
Validação de novos modelos de aeronaves (estrangeiras)	08
Motores Aeronáuticos	12
Hélices	03

Fonte: ANAC

Outorga para a Prestação de Serviços Aéreos Públicos

Toda vez que uma empresa pretende explorar comercialmente serviço aéreo público – transporte aéreo regular, táxi-aéreo ou serviços aéreos especializados –, ela tem de obter uma outorga aprovada pela Diretoria da ANAC. Para a concessão dessa outorga, além da certificação de segurança operacional expedida pela Agência, a empresa deve apresentar uma série de documentos que demonstre o cumprimento de diversos requisitos de ordem jurídica e societária estabelecidos em lei.

Em 2015, foram processados 100 pedidos de nova outorga ou renovação, sendo que 87 destes foram fechados em até 90 dias úteis.

Certificação do Pessoal da Aviação Civil

O processo de certificação de pessoas realizado pela ANAC tem o objetivo de assegurar a qualidade da formação dos pilotos, mecânicos de manutenção, despachantes operacionais de voo e comissários de voo. Os candidatos às licenças e habilitações nestas áreas devem se submeter aos exames de saúde e de conhecimentos teórico e prático (cheques) realizados pela ANAC, além de possuir a experiência compatível com a função que desejam exercer.

O conhecimento teórico para concessão de uma licença é demonstrado por meio de aprovação em prova aplicada pela ANAC. A tabela abaixo demonstra a quantidade de provas online para cumprimento de requisito teórico aplicadas em cada mês de 2015:

Quadro 19 - Provas online aplicadas

Mês	Total
JANEIRO	2467
FEVEREIRO	2361
MARÇO	2878
ABRIL	2511
MAIO	2683
JUNHO	2992
JULHO	3194
AGOSTO	3283
SETEMBRO	3509
OUTUBRO	2433
NOVEMBRO	2039
DEZEMBRO	1871
TOTAL	32221

Fonte: ANAC

A Agência também atua no credenciamento de médicos e clínicas médicas para a realização de exames de saúde periciais em pessoas que desejem obter ou revalidar um Certificado Médico Aeronáutico – CMA. No ano de 2015, foram credenciadas nove Clínicas de um total de 14 credenciadas. Já o número de médicos credenciados em 2015 foi de 17, de um total de 56.

Para algumas operações, como as internacionais, é necessário que a tripulação técnica possua um nível mínimo de proficiência em Língua Inglesa. A ANAC é responsável pela certificação do grau de proficiência linguística de pilotos de aviões e helicópteros em operações internacionais, por meio da realização de um teste de Inglês, o *Santos Dumont English Assessment*.

Quadro 20 - Processos de certificação de pessoal concluídos em 2015 distribuídos por nível de proficiência em língua inglesa:

Ano avaliado	2015
Número de resultados divulgados	3.669
Nível 1	1
Nível 2	58
Nível 3	904
Nível 4	2.123
Nível 5	583
Nível 6	0

Fonte: ANAC

Para garantir uma formação padronizada em todo o Brasil, a ANAC também certifica as instituições de instrução onde são realizadas as formações práticas e teóricas. Essas entidades precisam dispor de estrutura administrativa, instalações de ensino e corpo docente e pedagógico compatíveis com os regulamentos da Agência. As aeronaves de instrução e dispositivos de voo simulado também passam por um processo específico de certificação, o que garante o controle da qualidade e da segurança dos equipamentos utilizados na formação prática.

Quadro 21 - O quadro abaixo mostra o quantitativo de licenças emitidas, por categoria, durante o ano de 2015:

Licença	Quantidade
COM - COMISSÁRIO	686
CPD - PILOTO DESPORTIVO	43
CPR - PILOTO DE RECREIO	238
DOV - DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO	33
MCV - MECÂNICO DE VOO	4
MMA - MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA	886
OEE - OPERADOR EQUIP. ESPECIAIS	21
PCH - PILOTO COMERCIAL - HELICÓPTERO	319
PCM - PILOTO COMERCIAL - AVIÃO	1.280
PLA - PILOTO DE LINHA AÉREA - AVIÃO	448
PLH - PILOTO DE LINHA AÉREA - HELICÓPTERO	80
PPB - PILOTO DE BALÃO LIVRE	15
PPH - PILOTO PRIVADO - HELICÓPTERO	523
PPL - PILOTO DE PLANADOR	56
PPR - PILOTO PRIVADO - AVIÃO	2.269
Total	6.901

Fonte: ANAC

Certificação Operacional de Aeroportos

A certificação operacional de aeroportos é o processo que atesta a capacidade do operador de aeródromo para executar os procedimentos constantes em seu “Manual de Operações do Aeródromo”, visando a garantir a segurança das operações aeroportuárias. A certificação permite também a autorização para operação de aeronaves mais exigentes que aquelas que operam atualmente. Operações de grandes aeronaves como Boeing 747-8 e Airbus A380 já são possíveis em alguns aeroportos brasileiros, de acordo com as especificações operativas e com o MOPS de cada aeroporto.

Esse processo de certificação vale para aeródromos que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros por ano, e exige que os operadores analisem os riscos envolvidos na sua operação e demonstrem que alcançaram um nível aceitável de segurança operacional.

Em 2015, o programa de certificação operacional de aeroportos contemplou a análise do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) e a realização de Inspeção Inicial de Certificação em dez aeroportos: São Gonçalo do Amarante (SBSG), Uberlândia (SBUL), Londrina (SBLO), Navegantes (SBNF), Galeão (SBGL), Confins (SBCF), Brasília (SBBR), Teresina (SBTE), Aracajú (SBAR) e João Pessoa (SBJP).

Como resultado do programa de certificação, a ANAC já emitiu 34 relatórios consolidados, contendo todas as medidas que devem ser tomadas pelos operadores de aeródromo para a obtenção do Certificado Operacional. Até o final de 2015, 10 aeroportos foram certificados no total.

A Agência disponibiliza em sua página na internet a lista dos certificados operacionais de aeroportos já emitidos, além do rol dos aeródromos com processo de certificação operacional em andamento. Essas e outras informações acerca do processo de certificação operacional podem ser consultadas no endereço <http://www2.anac.gov.br/infraestrutura/infraestruturaCoa.asp>.

Ainda em 2015 foi concedido à empresa *Falck Fire & Safety* do Brasil S.A. o primeiro certificado de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para os Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (OE-SESCINC), possibilitando à empresa ministrar os cursos de habilitação de bombeiro de aeródromo. Esses cursos estão em consonância com a Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, que dispõe sobre os processos para a formação, especialização e atualização de bombeiros de aeródromo, visando a padronizar e garantir a excelência na capacitação desses profissionais. A certificação da primeira OE-SESCINC pela ANAC representa um marco na capacitação de bombeiros de aeródromo no país.

Autorização de Frequências Internacionais

Os Acordos de Serviços Aéreos preveem, em geral, uma quantidade máxima de frequências semanais a serem operadas pelas empresas de ambos os países envolvidos. No lado brasileiro, as empresas são alocadas pela ANAC conforme demanda das empresas aéreas nacionais, mediante consulta às demais companhias e anuência do Plenário – colegiado que reúne diversas instituições do Governo.

Em 2015 foram alocadas 109 frequências mistas, 10 frequências exclusivamente cargueiras e devolvidas 15 frequências mistas, nos seguintes mercados:

- I) **Argentina** – uma frequência mista alocada à empresa TAM;
- II) **Bolívia** – uma frequência exclusivamente cargueira alocada à empresa ABSA;

- III) Chile** - 17 frequências mistas alocadas à empresa TAM e duas frequências exclusivamente cargueiras alocadas à empresa OCEANAIR;
- IV) Colômbia** – sete frequências mistas alocadas à empresa TAM, sete frequências mistas alocadas à empresa OCEANAIR, duas frequências exclusivamente cargueiras alocadas à empresa OCEANAIR e devolução de seis frequências mistas pela empresa OCEANAIR;
- V) Cuba** – devolução de uma frequência mista pela empresa VRG;
- VI) Espanha** – oito frequências mistas alocadas à empresa TAM e devolução de uma frequência mista pela empresa TAM;
- VII) Estados Unidos da América** – 15 frequências mistas alocadas à empresa AZUL, 14 frequências mistas alocadas à empresa OCEANAIR, três frequências exclusivamente cargueiras alocadas à empresa OCEANAIR e devolução de sete frequências mistas pela empresa AZUL;
- VIII) Guiana Francesa** – cinco frequências mistas alocadas à empresa AZUL e devolução de uma frequência mista pela empresa AZUL;
- IX) México** – duas frequências mistas alocadas à empresa TAM;
- X) Paraguai** – quatro frequências mistas alocadas à empresa VRG;
- XI) Peru** – 14 frequências mistas alocadas à empresa TAM, sete frequências mistas alocadas à empresa VRG e duas frequências exclusivamente cargueiras alocadas à empresa OCEANAIR;
- XII) República Dominicana** – quatro frequências mistas alocadas à empresa TAM;
- XIII) Suriname** – três frequências mistas alocadas à empresa VRG;
- XIV) Trinidad e Tobago** – uma frequência mista alocada à empresa VRG.

11. Fiscalização



11. Fiscalização

A ANAC tem por missão garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil. Para tanto, expede normas que têm de ser cumpridas por qualquer agente – operadores de aeródromos e de aeronaves, empresas aéreas, fabricantes de produtos aeronáuticos, oficinas de manutenção de aeronaves, pilotos e tripulantes, e centros de instrução – que atue no setor aéreo.

Para garantir o cumprimento desses regulamentos, é necessário que a ANAC não apenas normatize e autorize os agentes a operarem, mas sobretudo que os fiscalize continuamente, buscando o alinhamento constante de sua conduta com os requisitos previamente estabelecidos – o que resulta no bom funcionamento do setor aéreo como um todo. Além disso, é importante ter em mente que a Agência também deve adotar ações para impedir que agentes não autorizados ou certificados atuem inadvertidamente no setor aéreo.

As ações de fiscalização da ANAC compreendem dois tipos principais: as atividades de vigilância continuada, destinadas à manutenção ao longo do tempo do cumprimento dos requisitos por aqueles entes autorizados ou certificados pela Agência para atuar no setor; e as atividades de ação fiscal, destinadas a coibir a atuação de agentes não autorizados ou certificados para atuar, bem como para punir aqueles que, embora sejam certificados, tentam reiteradamente burlar os mecanismos de vigilância continuada.

No que tange a esses assuntos, a ANAC fiscaliza requisitos de segurança operacional – aeronavegabilidade, padrões operacionais e infraestrutura aeroportuária –, segurança contra atos de interferência ilícita, envio de indicadores de acompanhamento do mercado pelas empresas aéreas, prestação de serviço aos passageiros e as cláusulas dos contratos de concessão aeroportuária.

Fiscalização em Segurança Operacional

As fiscalizações em segurança operacional podem ser segregadas nas seguintes áreas: aeronavegabilidade, padrões operacionais e infraestrutura aeroportuária.

As atividades de fiscalização de aeronavegabilidade visam ao monitoramento de práticas de manutenção e de operação de aeronaves e frotas e buscam cada vez mais a orientação de planejamento e de execução, de acordo com o nível de risco percebido nos processos de empresas do setor. São, portanto, ações focadas na garantia do bom desempenho de produtos aeronáuticos, com vistorias de aeronaves de transporte aéreo regular, táxi-aéreo e de aviação geral, auditorias em bases de manutenção de aeronaves, inspeções de rampa e processos de aeronaves experimentais, entre outros. Em 2015 foram realizadas 859 atividades de fiscalização em aeronavegabilidade.

Em relação aos padrões operacionais, a ANAC adota ações para avaliar se as operações aéreas – que envolvem operações de aeronaves, formação dos pilotos, procedimentos operacionais em voo e em solo das empresas etc. – estão de acordo com os regulamentos pertinentes. São alvo dessas fiscalizações, portanto, empresas aéreas, táxis-aéreos, pilotos, escolas de aviação civil e pequenas empresas certificadas para prestar serviço aéreo público diverso. Em 2015 foram realizadas 522 atividades de fiscalização de padrões operacionais.

Por fim, a fiscalização de segurança operacional da infraestrutura aeroportuária visa a verificar o cumprimento dos requisitos de segurança operacional por parte dos operadores de aeródromo. Para o alcance desse objetivo, o planejamento da fiscalização tem âmbito nacional e sua priorização é estabelecida de acordo com o tipo de operação que ocorre no aeródromo (regular, não regular ou aviação geral), o porte do aeródromo e das aeronaves que ali operam, a quantidade de passageiros e a natureza dos voos (domésticos ou internacionais). A fiscalização tem enfoque na área de movimento do aeródromo (pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi, pátio de aeronaves), em que são verificados requisitos referentes às características dos elementos da infraestrutura e das sinalizações (horizontal, luminosa e vertical), constituição e organização do operador, gerenciamento da segurança operacional, operações na área de movimento, manutenção e sistema de resposta à emergência em aeródromo. No total, a Agência fiscalizou, no ano de 2015, 1.060 itens de fiscalização de segurança operacional em infraestrutura aeroportuária, por meio de 130 inspeções e 303 auditorias.

Fiscalização de AVSEC

No que se refere à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), a fiscalização engloba aeródromos, empresas aéreas e centros de instrução. As fiscalizações ocorrem por meio de inspeções, auditorias e testes e visam avaliar o cumprimento de requisitos referentes à AVSEC por parte destes regulados. A priorização da fiscalização AVSEC envolve análises de risco e vulnerabilidade, concentrando-se principalmente nos aeroportos com voos internacionais ou com grande volume de passageiros, onde a ocorrência de um ato ilícito teria o maior potencial de impacto. Subsidiariamente, a fiscalização AVSEC se estende aos aeroportos de onde saem voos que alimentam os aeroportos maiores. Em 2015 a ANAC aplicou 108 testes voltados à AVSEC.

Prestação de Serviço aos Passageiros

A ANAC também desempenha atividades de fiscalização nos principais aeroportos brasileiros para verificar se as empresas aéreas cumprem as condições gerais de transporte aéreo – requisitos mínimos de prestação de serviço (bagagem, cancelamentos, assistência etc.) e informação

aos passageiros que contratam transporte aéreo regular com as empresas –, bem como as normas de acessibilidade. Tal fiscalização é planejada por meio de estudos de incremento de passageiros e de impactos na infraestrutura dos aeroportos.

Fiscalização dos Contratos de Concessão Aeroportuária

O mais novo assunto que passou a ser fiscalizado pela ANAC – em virtude do início da operação dos primeiros aeroportos concedidos – é o cumprimento, pelas concessionárias, das cláusulas dos contratos de concessão aeroportuária. Tais contratos, além de obrigar as concessionárias a cumprir todas as normas de segurança (operacional e AVSEC) estabelecidas nos regulamentos específicos da Agência, estabelecem o valor da outorga a ser paga pelas concessionárias, os requisitos mínimos de investimentos e de qualidade de serviços nos aeroportos. Desse modo, a fiscalização das concessionárias visa a verificar a realização dos serviços, adequações e obras; a implantação e a operacionalização de equipamentos na área de movimento e nos terminais de passageiros; o envio de informações e dados pelas concessionárias; e o pagamento das outorgas. Em 2015, foram realizadas fiscalizações contratuais fisicamente em todos os aeroportos concedidos.

Operações Especiais

Em complemento às fiscalizações corriqueiras, a ANAC também realiza Operações Especiais, que se destinam a fortalecer a cultura de Segurança Operacional e a disciplina de voo na Aviação Civil Brasileira, além de prestar informação aos passageiros sobre seus direitos e deveres.

Algumas dessas operações contaram com o apoio da Polícia Federal, IBAMA, DECEA e Receita Federal. Veja a seguir as principais operações realizadas em 2015:

Operação Carnaval - a Operação Carnaval reforçou a fiscalização e os serviços de informações aos passageiros nos principais aeroportos do país.

Operação Amazônia Azul 2015 - sob a coordenação da Marinha do Brasil e com a participação da ANAC na fiscalização de aeronaves, contribuindo assim para a segurança de voo, um dos objetivos desta operação foi a desativação de garimpos irregulares situados na fronteira do Amapá com o Pará.

6ª Operação VOE SEGURO – coordenada pela ANAC, a operação ocorreu em sete aeródromos do estado do Paraná e teve a participação da Receita Federal e da Polícia Federal.

9ª Edição da Operação Ágata – realizada em conjunto com o Ministério da Defesa e coor-

denada pelo Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA). A Operação foi realizada em 166 municípios brasileiros e envolveu a fiscalização de diversos aeródromos. Nos dois primeiros dias da Operação, 23 e 24/07, sete aeroportos foram fiscalizados: em Vilhena (RO), Guarajá-Mirim (RO), Teruel (MS), Pontes e Lacerda (MS), Ponta Porã (MS), Cuiabá (MT) e Foz do Iguaçu (PR). Ao todo, os 23 inspetores da ANAC envolvidos na ação fiscalizaram 25 aeronaves e emitiram 10 Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIAs). Dessas aeronaves, duas estão impedidas de voar por irregularidades.

2ª Operação Aeroporto Seguro - promovida pela Autoridade Aeroportuária, uma comissão integrada por todos os órgãos e entidades públicas que atuam no aeroporto, a ação teve por objetivo intensificar a atuação fiscalizadora e integrada dos órgãos de inspeção aeroportuária. Durante a operação, os inspetores da ANAC realizaram fiscalizações de rampa nas aeronaves da aviação geral e regular e na infraestrutura do aeroporto. Ao todo, cinco aeronaves da aviação comercial (regular) foram vistoriadas pela Agência. Na aviação geral, oito aeronaves foram inspecionadas e uma Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) foi emitida. Além disso, durante toda a operação, o serviço de informações da ANAC no aeroporto foi reforçado.

Operação Fim de Ano - com a mobilização de cerca de 200 servidores, que trabalharam em turnos para cobrir os períodos de maior movimento e de maior fluxo de passageiros no período de 10 de dezembro a 9 de janeiro, a ANAC intensificou a fiscalização nos 15 principais aeroportos do País. Na Operação Fim de Ano foram incluídos os aeroportos de São Gonçalo do Amarante (Natal-RN), Cuiabá (MT) e Manaus (AM).

Sistemas de Monitoramento da Segurança Operacional

Além das atividades de fiscalização presencial ou à distância por recepção de informações dos regulados, a ANAC também dispõe de alguns sistemas informatizados de monitoramento da segurança operacional, responsáveis por coletar diversas informações das operações aéreas – entre aviação geral e regular – e auxiliar a Agência no desenvolvimento de mecanismos de inteligência de fiscalização.

Sistema Decolagem Certa (DCERTA)

O Decolagem Certa (DCERTA) é um sistema informatizado de monitoramento que verifica se as documentações relativas às condições de aeronaves, aeronautas e aeródromos registrados no Brasil encontram-se em situação regular na ANAC, por meio dos dados informados no plano de voo. Destinado primordialmente à aviação geral, o DCERTA permite não apenas coibir os voos

em situação irregular, mas também a adoção de medidas administrativas a partir da análise de dados do voo — além de um direcionamento das ações de fiscalização, o que promove consequentemente a mitigação dos riscos operacionais na aviação.

Sistema Eletrônico de Registro de Voo

O Sistema Eletrônico de Registro de Voo foi instituído em 2012 com o objetivo de aperfeiçoar a atividade de supervisão da segurança operacional a cargo da ANAC, mediante a coleta periódica de informações relativas a aeronaves, tripulação, rotas e horários de voo, detalhadas por trecho de voo realizado. Esse sistema tem especial utilidade no controle de regulamentação das tripulações — isto é, quando os tripulantes ultrapassam as horas de voo semanais, mensais e trimestrais estabelecidas por lei —, possibilitando à Agência atuar sobre as empresas que permitirem a ocorrência de tal situação.

Sistema BIMTRA

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

Junta Recursal

A Junta Recursal é um órgão de assessoramento com funcionamento autônomo, destinado a julgar, em segunda instância, processos relativos às penalidades impostas aos regulados. Esse órgão atua em todo o território nacional e é formado por um colegiado de oito membros julgadores, todos designados pelo Diretor-Presidente da ANAC.

No âmbito da Junta Recursal os temas mais discutidos referem-se a atrasos e cancelamentos de voo; preterição de passageiros; bagagem extraviada; e prestação de informações ao passageiro, dentre outras. Ao longo de 2015, a Junta Recursal realizou 54 sessões de julgamento, com um total de 2.041 processos analisados, dos quais 1.237 foram decididos (desses, 1.058 em definitivo), confirmando a aplicação da sanção em 82% dos processos, reduzindo a sanção em 11% e cancelando a multa em 7%.

Quadro 22 - Processos da Junta Recursal

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Em Pauta	421	3.498	2.860	1.780	2.007	1.571	1.608	2.199	15.944
(-) Não analisados na sessão	19	95	88	79	87	91	70	158	687
Processos analisados	402	3.403	2.772	1.701	1.920	1.480	1.538	2.041	15.257
(-) Providências prévias requeridas	0	10	46	255	527	321	492	804	2.455
Processos decididos pela JR	402	3.393	2.726	1.417	1.393	1.159	1.046	1.237	12.773
- Processos sem decisão definitiva	0	154	315	333	237	249	28	179	1.495
- Processos decididos em definitivo	402	3.239	2.411	1.084	1.156	910	1.018	1.058	11.278
Multa Mantida/Aumentada	11%	42%	62%	62%	78%	85%	85%	82%	63%
Multa Reduzida	17%	18%	13%	9%	4%	2%	4%	11%	10%
Multa Cancelada	72%	40%	25%	29%	18%	13%	12%	7%	27%
Valor total das multas aplicadas (em R\$)	R\$ 412.000,00	R\$ 11.322.629,00	R\$ 11.233.340,00	R\$ 5.787.165,00	R\$ 6.852.800,00	R\$ 4.963.200,00	R\$ 9.261.200,00	R\$ 9.929.400,00	R\$ 59.349.734,00

Em síntese, desde a instalação da Junta Recursal, em 27 de junho de 2008, até o dia 17 de dezembro de 2015, data em que completou sua 362ª Sessão de Julgamento, foram analisados 15.257 processos, dos quais 12.773 foram decididos e, desses, 11.278 em definitivo.

Demais Atividades Voltadas para a Melhoria da Segurança Operacional

Além das atividades de fiscalização, a segurança das operações aéreas envolve a aplicação de diversas ferramentas que atuam na identificação e gerenciamento dos riscos — afinal, para prevenir acidentes é preciso conhecer e combater todos os fatores que possam afetar a segurança de voo. A seguir estão destacados os programas desenvolvidos pela ANAC para o desenvolvimento da segurança operacional na aviação civil.

Boletim de Registro de Ocorrência Aeronáutica (BROA): documento que dá início aos registros de acidentes aeronáuticos, incidentes graves, incidentes aeronáuticos, ocorrências de solo, ocorrências anormais e atos ilícitos que envolvam aeronaves civis brasileiras em território nacional. O documento funciona como um boletim de ocorrência policial, iniciando o processo de medidas administrativas, como a suspensão de licenças, certificados e atualização de banco de dados. É produzido de acordo com as informações transmitidas à ANAC pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA), do Comando da Aeronáutica. Em 2015, foram emitidos 308 boletins.

Recomendações de Segurança Operacional (RSO): as Recomendações de Segurança Operacional são emitidas principalmente pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica, como resultado da investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos. As RSO — que podem também ser originadas de reuniões da Comissão Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA) e de órgãos internacionais — estabelecem uma ação ou conjunto de ações, visando à eliminação ou controle de riscos identificados nas investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos. Em 2015, a ANAC recebeu 127 Recomendações de Segurança Operacional. Quando concluídos os processos, as informações pertinentes são comunicadas aos órgãos emissores.

Acompanhamento de Mercado e Envio de Indicadores pelas Empresas Aéreas:

O Acompanhamento do Mercado de Transporte Aéreo tem como objetivo analisar o comportamento e a evolução do setor ao longo do tempo, sob a ótica da evolução da demanda, da oferta, da eficiência operacional, do desempenho econômico-financeiro e das tarifas aéreas, mensurando os resultados obtidos e subsidiando as ações regulatórias da Agência.

Além de as informações produzidas servirem de suporte à tomada de decisão da ANAC, elas também atendem outros órgãos dos três Poderes da União. Essas informações possibilitam a avaliação da eficácia das políticas públicas e das medidas regulatórias atualmente em vigor, assim como a sua revisão ou nova implementação, conforme as necessidades observadas.

Além disso, são divulgados dados e relatórios periódicos, com o objetivo de ampliar o conhecimento da sociedade sobre o setor, possibilitando estudos e avaliações por parte da indústria, da academia e de qualquer outro ente interessado.

Os dados registrados pelas empresas de transporte aéreo na ANAC estão regulamentados por meio de resoluções e portarias, em que são estabelecidos a obrigação para os regulados, o modelo de informação, os critérios de apuração e os prazos de apresentação dos dados, entre outros aspectos. Tais dados, remetidos por aproximadamente de 120 empresas brasileiras e estrangeiras, totalizam mais de 2.700 arquivos digitais ao longo do ano.

Com o objetivo de alcançar o maior grau possível de consistência e tempestividade da informação, os dados são submetidos a procedimentos de fiscalização pela ANAC.

Anuário do Transporte Aéreo

Divulgado anualmente desde 1972, o Anuário do Transporte Aéreo apresenta um panorama amplo do comportamento do mercado aéreo ao longo dos últimos dez anos, com foco no ano anterior à sua divulgação. O documento tem como objetivo ampliar o conhecimento da sociedade brasileira e subsidiar a realização de pesquisas, estudos e análises mais abrangentes sobre o setor.

Ele contempla um abrangente conjunto de informações provenientes das operações domésticas e internacionais das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que prestam serviços no Brasil, tais como: passageiros e cargas transportados; oferta e demanda; aproveitamento das aeronaves; participação de mercado; atrasos e cancelamentos; frota de aeronaves; pessoal por categoria; aeroportos utilizados; receitas, custos e despesas; resultado líquido do exercício; indicadores de liquidez, rentabilidade, endividamento e situação líquida patrimonial; tarifas aéreas domésticas comercializadas; índices de atrasos e cancelamentos; participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km, entre outros.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Anuário do Transporte Aéreo, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/anuario-do-transporte-aereo>

Relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo

Este relatório traz dados operacionais dos mercados doméstico e internacional de transporte aéreo de carga e passageiros. Engloba informações mensais de demanda (Passageiro-quilômetro pago transportado), oferta (assento-quilômetro ofertado), participação de mercado, *Load Factor* (taxa de aproveitamento das aeronaves), passageiros e carga transportados pelas empresas brasileiras de transporte público de passageiros. Além disso, o relatório apresenta a participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km nos últimos anos.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

[http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/
relatorio-demanda-e-oferta-do-transporte-aereo-empresas-brasileiras](http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/relatorio-demanda-e-oferta-do-transporte-aereo-empresas-brasileiras)

Relatório Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas

Este relatório traz dados mensais sobre os valores das tarifas aéreas comercializadas (efetivamente vendidas) para o transporte de passageiros em todos os voos regulares domésticos no Brasil. São apresentados os seguintes dados: a evolução do valor médio da tarifa aérea, tanto nominal quanto real (considerando a inflação); a evolução do valor médio do Yield Tarifa Aérea, que determina o preço médio cobrado por quilômetro voado, em termos reais e nominais; e a evolução da proporção de assentos comercializados por faixa de preço, entre outros.

Após uma reformulação do relatório ocorrida em 2015, além dos valores nacionais consolidados, as informações sobre as tarifas aéreas domésticas comercializadas passaram a ser divulgadas no portal da ANAC na internet com detalhamento por região e por unidade da federação do Brasil, retroativamente ao ano de 2002 em diante.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

[http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/
tarifas-aereas-domesticas](http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/tarifas-aereas-domesticas)

Demonstrações Contábeis de Empresas Aéreas Brasileiras

A divulgação, no portal da ANAC, das demonstrações contábeis trimestrais e anuais das empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade táxi-aéreo, conforme apresentadas à Agência, está estabelecida na Resolução ANAC nº 342/2014, que entrou em vigor no dia 1º de janeiro de 2015.

As demonstrações contábeis trimestrais contemplam o Balanço Patrimonial, a Demonstração de Resultado, a Demonstração dos Fluxos de Caixa, as Notas Explicativas e o Relatório de Revisão das Informações Trimestrais apresentadas à ANAC elaborado pelos auditores independentes.

Apenas as empresas de transporte aéreo público regular e não regular de passageiros com participação de mercado relevante estão obrigadas a apresentar à ANAC as suas demonstrações contábeis em periodicidade trimestral.

Já as demonstrações contábeis anuais incluem o Balanço Patrimonial, a Demonstração do Resultado, a Demonstração dos Fluxos de Caixa, as Notas Explicativas, o Relatório de Administração e o Relatório do Auditor Independente. Essas devem ser apresentadas à ANAC por todas as empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular de passageiro, carga e mala postal, exceto táxi-aéreo.

A partir dessas demonstrações é possível analisar a evolução da posição patrimonial, do resultado operacional e dos fluxos de caixa do setor, a composição de receitas, custos e despesas, os fatores que afetaram o desempenho e as expectativas futuras na visão das empresas aéreas, entre outras informações.

Saiba mais:

Para mais informações sobre as Demonstrações Contábeis das Empresas Aéreas Brasileiras, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/demonstracoes-contabeis-de-empresas-aereas-brasileiras>

Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo

Com o intuito de subsidiar a realização de estudos específicos por qualquer interessado e de ampliar o conhecimento da sociedade sobre o setor, a ANAC disponibilizou uma abrangente e detalhada base de dados em sua página na internet, que contempla informações sobre os voos domésticos e internacionais realizados pelas empresas brasileiras e estrangeiras que atuam no país, tais como: quantidade de decolagens; passageiros e carga transportada; quilômetros voados; assentos ofertados; entre outras. As informações estão detalhadas por mês, aeroporto de origem/destino e companhia aérea, propiciando mais transparência e acesso facilitado a tais informações.

Saiba mais:

Para mais informações sobre a Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/base-de-dados-estatisticos-do-transporte-aereo>

Remessa de Informações para Organismos Internacionais de Aviação Civil

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) – da qual o Brasil é um dos 191 países-membros – mantém, desde 1947, um programa para a coleta, o processamento, a análise e a disseminação de dados estatísticos da aviação civil.

O programa estatístico da OACI requer que os países-membros remetam informações das operações de empresas aéreas e aeroportos, por meio de diversos formulários com periodicidades mensal, trimestral e anual.

No âmbito do acompanhamento de mercado do transporte aéreo, a ANAC remete à OACI os formulários A, B, C, D, EF e M, além do Questionário de Custos e do Questionário de Despesas. Os dados reportados dizem respeito à demanda e à oferta, à frota e ao pessoal das empresas aéreas, ao consumo de combustível e aos dados financeiros das empresas.

A OACI conta também com o *Aviation Data and Analysis Panel (ADAP)*, anteriormente denominado *Statistical Panel (STAP)*, um painel cujos representantes dos países-membros debatem tecnicamente o modelo de informação e os procedimentos de remessa, de acordo com as necessidades da Organização e outros usuários, conforme as diretrizes previamente definidas.

Em 2014, servidores da ANAC na condição de membros representantes do Brasil participaram da primeira reunião desse painel, após a mudança de escopo e de nome. O novo escopo do painel consiste basicamente em harmonizar os dados de aviação civil que são coletados pelas diversas unidades da OACI por outras entidades, evitando a duplicação de esforços, e buscando revisar e aprimorar o modelo de informações com vistas a contribuir para que a organização alcance os seus objetivos estratégicos.

Os dados remetidos à OACI são disseminados por meio de uma ferramenta web denominada ICAO DATA+, mediante assinatura, e por meio de estudos e publicações daquela organização.

Os dados sobre os voos realizados no País também são mensalmente remetidos à Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Programa Estatístico da OACI, acesse a seção sobre o objetivo estratégico *Economic Development of Air Transport* em seu portal na internet:
<http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-statistics-programme.aspx>

Relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas

O relatório, divulgado em julho/2015, foi desenvolvido com vistas a propiciar o conhecimento da sociedade sobre o desempenho do transporte aéreo durante a realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, sob os aspectos da demanda, da oferta e das tarifas aéreas domésticas comercializadas.

O documento está dividido em duas seções. Na primeira, aborda-se a quantidade de serviço ofertado e demandado, a participação de mercado das principais empresas e a taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves nos voos realizados durante o período do torneio, assim como a comparação com o desempenho do setor em relação ao período equivalente do ano anterior e aos últimos dozes meses, com detalhamento da movimentação por capitais do país e principais rotas.

A segunda seção traz o comportamento do valor das tarifas correspondentes aos serviços de transporte aéreo público doméstico de passageiros vendidas pelas empresas brasileiras para voos com origem ou destino nas cidades-sede do evento, com detalhamento por região do país e por cidade-sede, contemplando, ainda, um comparativo com outros grandes eventos realizados no Brasil e com a alta temporada.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/relatorio-transporte-aereo-na-copa-do-mundo-fifa-brasil-2014-demanda-oferta-e-tarifas-aereas>

A seguir são apresentados alguns dados de acompanhamento do transporte aéreo.

Passageiros Transportados (Demanda)

O número de passageiros-pagos transportados no Brasil passou de 54,0 milhões em 2006, atingindo o quantitativo recorde de 117,8 milhões em 2015, considerando voos domésticos e internacionais. No ano de 2015, este crescimento global foi de 0,5%, com relação ao ano de 2014.

Quadro 23 - Passageiros Pagos Transportados

Ano	Doméstica	Varição	Internacional	Varição	Dom. + Int.	Varição
2002	31.034.398	n/a	7.282.730	n/a	38.317.128	n/a
2003	29.114.097	-6,2%	8.088.652	11,1%	37.202.749	-2,9%
2004	32.073.838	10,2%	9.140.878	13,0%	41.214.716	10,8%
2005	38.719.836	20,7%	10.403.160	13,8%	49.122.996	19,2%
2006	43.191.198	11,5%	10.820.370	4,0%	54.011.568	10,0%
2007	47.366.034	9,7%	12.309.214	13,8%	59.675.248	10,5%
2008	50.121.268	5,8%	13.400.560	8,9%	63.521.828	6,4%
2009	57.123.672	14,0%	12.601.853	-6,0%	69.725.525	9,8%
2010	70.148.029	22,8%	15.370.766	22,0%	85.518.795	22,7%
2011	82.072.795	17,0%	17.885.343	16,4%	99.958.138	16,9%
2012	88.688.896	8,1%	18.948.992	5,9%	107.637.888	7,7%
2013	90.242.280	1,8%	19.786.861	4,4%	110.029.141	2,2%
2014	95.912.236	6,3%	21.293.671	7,6%	117.205.907	6,5%
2015	96.180.793	0,3%	21.583.958	1,4%	117.764.751	0,5%

Voos realizados

Em 2015, foram realizados 936 mil voos regulares domésticos. O total representou redução de 0,7% em relação a 2014, dados que mostram que a aviação civil brasileira está adotando uma estratégia de *load factor* em que, embora o número de voo tenha diminuído, o número de passageiros transportados tem aumentado — o que significa que a taxa de ocupação dos voos também vem aumentando. Somando-se os voos internacionais, o Brasil continua mantendo, desde 2011, um total de voos na aviação regular acima de 1 milhão.

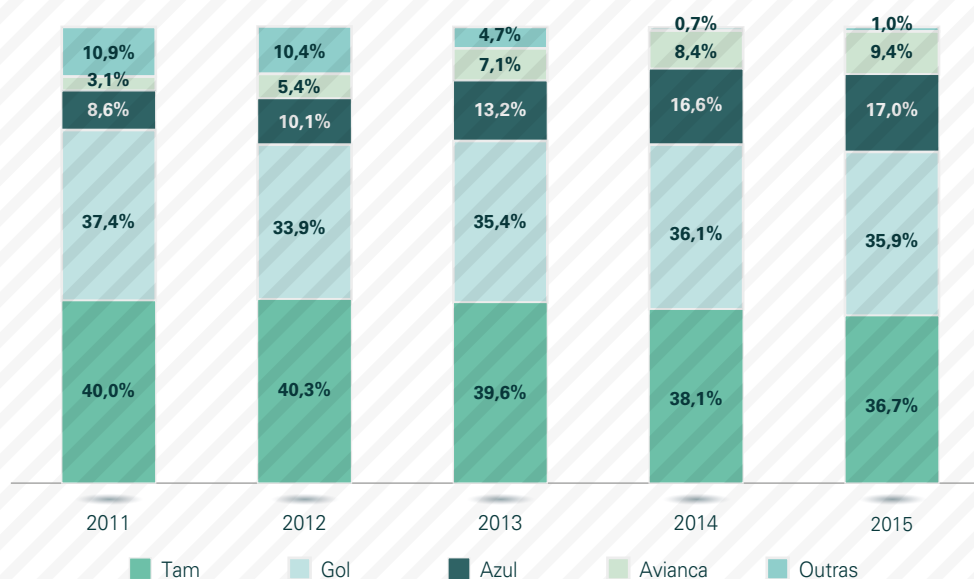
Quadro 24 - Número de Voos

Ano	Doméstica	Variação	Internacional	Variação	Dom. + Int.	Variação
2002	679.977	n/a	75.965	n/a	755.942	n/a
2003	538.728	-20,8%	79.079	4,1%	617.807	-18,3%
2004	523.018	-2,9%	87.032	10,1%	610.050	-1,3%
2005	558.869	6,9%	91.776	5,5%	650.645	6,7%
2006	585.248	4,7%	92.431	0,7%	677.679	4,2%
2007	627.550	7,2%	105.399	14,0%	732.949	8,2%
2008	657.977	4,8%	106.681	1,2%	764.658	4,3%
2009	733.624	11,5%	101.124	-5,2%	834.748	9,2%
2010	844.718	15,1%	117.474	16,2%	962.192	15,3%
2011	958.083	13,4%	135.423	15,3%	1.093.506	13,6%
2012	990.840	3,4%	142.556	5,3%	1.133.396	3,6%
2013	946.685	-4,5%	144.855	1,6%	1.091.540	-3,7%
2014	942.003	-0,5%	149.164	3,0%	1.091.167	0,0%
2015	935.704	-0,7%	146.989	-1,5%	1.082.693	-0,8%

Participação de Mercado (Market Share)

A participação das duas maiores companhias aéreas brasileiras no mercado doméstico diminuiu de 74,3% para 72,6% em 2015, enquanto ocorreu um aumento na participação das demais companhias.

Figura 12 – Market Share RPK Doméstico 2014



Tarifas Aéreas

Desde a implementação do regime de liberdade tarifária no mercado doméstico, a tarifa aérea média comercializada real passou de R\$ 746,23, em 2004, para R\$ 334,50, em 2015, uma redução de 55,2%, levando-se em conta valores reais a preços de 2015. No ano de 2015 especificamente, a tarifa média sofreu redução da ordem de 9,0% em relação ao ano anterior, chegando ao seu patamar mais baixo desde 2010, e 57,5% das passagens foram comercializadas a valores abaixo de R\$ 300,00.

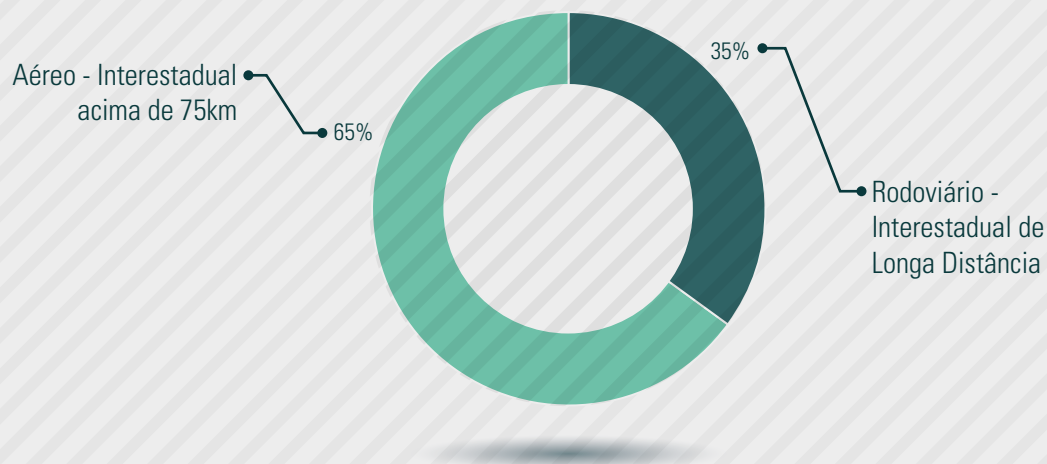
Quadro 25 – Tarifa Aérea Doméstica Média Real

Ano	Tarifa Aérea Média Doméstica Real	Variação
2002	R\$ 642,54	n/a
2003	R\$ 710,73	10,6%
2004	R\$ 746,23	5,0%
2005	R\$ 717,75	-3,8%
2006	R\$ 656,68	-8,5%
2007	R\$ 480,97	-26,8%
2008	R\$ 662,88	37,8%
2009	R\$ 478,38	-27,8%
2010	R\$ 391,17	-18,2%
2011	R\$ 364,68	-6,8%
2012	R\$ 367,72	0,8%
2013	R\$ 384,75	4,6%
2014	R\$ 367,53	-4,5%
2015	R\$ 334,50	-9,0%

Transporte Regular Interestadual de Passageiros

Observando o mercado de transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km nos últimos dez anos, constata-se uma inversão da participação dos modais rodoviário e aéreo. Em 2006, o modal rodoviário respondia por 62% dos passageiros transportados neste mercado. No entanto, a partir de 2010, o modal aéreo passou transportar a maior parte dos passageiros, tendo alcançado participação de 65% em 2015.

Figura 13 – Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros – 2015

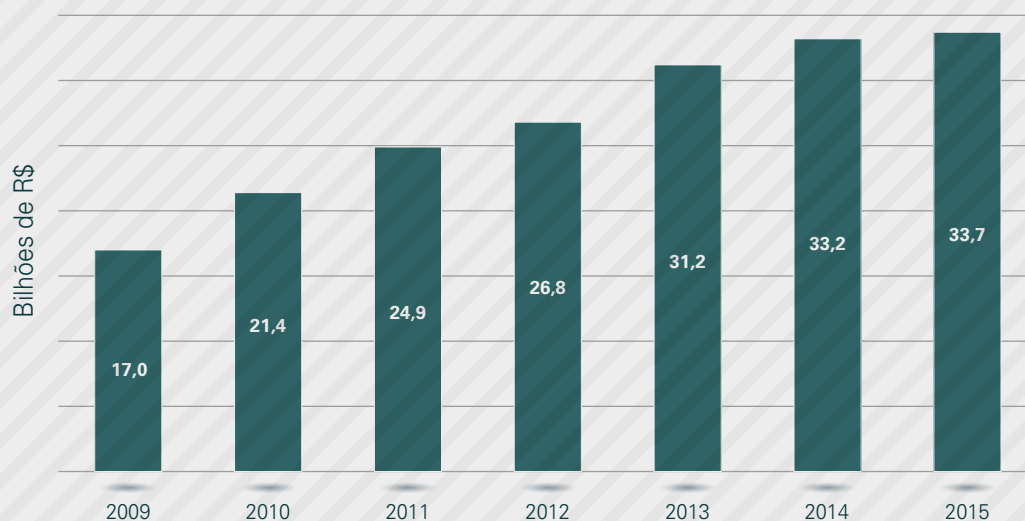


Fonte: ANAC e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Resultados Financeiros

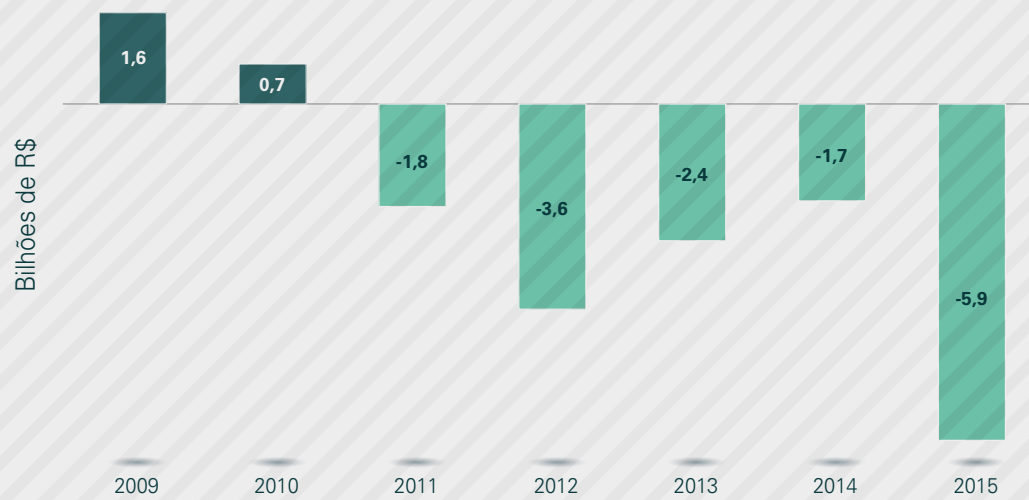
A receita líquida das empresas brasileiras de serviços de transporte aéreo público, exceto táxi-aéreo, somou R\$ 33,7 bilhões em 2015, o que representou uma alta de 1,4% em relação ao ano anterior.

Figura 14 – Receita Operacional Líquida



No entanto, diante do cenário macroeconômico majoritariamente desfavorável, com custos pressionados e demanda em desaceleração, o setor apurou prejuízo de R\$ 5,9 bilhões em 2015. Após 5 anos consecutivos de resultados negativos, o prejuízo acumulado é de R\$ 15 bilhões.

Figura 15 – Resultado Líquido





12. Concessões de Aeroportos



12. Concessões de Aeroportos

A concessão de aeroportos tem como objetivo atrair investimentos para ampliar, aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, estão nos contratos de concessão, fiscalizados pela ANAC.

As concessões foram realizadas em 2011, com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN); em 2012, com os Aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP); e em 2013, com os Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim - Galeão, no Rio de Janeiro (RJ), e Tancredo Neves - Confins, em Minas Gerais (MG). Tais concessões visaram a acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda atual e futura pelo transporte aéreo, tendo em vista o crescimento constante do setor.

Veja a seguir detalhes sobre os investimentos realizados nos aeroportos concedidos.

Quadro 26 – Investimentos nos aeroportos concedidos:

Investimento por ano ASGA		Investimento por ano GRU	
2012	R\$ 36.507.000,00	2012	R\$ 600.700.434,56
2013	R\$ 284.683.572,63	2013	R\$ 1.841.133.516,60
2014	R\$ 266.572.654,20	2014	R\$ 848.284.409,24
2015	R\$ 3.175.750,65	2015	R\$ 47.653.191,12
Total	R\$ 590.938.977,48	Total	R\$ 3.337.771.551,52

Investimento por ano BSB		Investimentos por ano em VCP	
2012	R\$ 10.409.524,11	2012	R\$ 322.518.985,13
2013	R\$ 764.729.679,89	2013	R\$ 1.362.005.941,41
2014	R\$ 518.441.800,00	2014	R\$ 1.201.089.637,40
2015	R\$ 31.535.826,00	2015	R\$ 73.337.083,99
Total	R\$ 1.325.116.830,00	Total	R\$ 2.958.951.647,93

Investimento por ano CNF		Investimento por ano GIG	
2014	7.424.551,98	2014	R\$ 486.833.758,04
2015	170.193.749,08	2015	R\$ 1.472.785.839,84
	177.618.301,06	Total	R\$ 1.959.619.597,88

Fonte: ANAC

O Quadro a seguir relaciona as principais melhorias realizadas pelas concessionárias nos aeroportos concedidos.

Quadro 27 – Melhorias realizadas nos aeroportos concedidos

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
BRASÍLIA (DF)	Ampliação do estacionamento de veículos (totalizando 2.674 vagas)
	Duplicação do meio-fio de embarque (viaduto de veículos) e construção do 2º viaduto de aeronaves para acesso à pista 11R/29L
	Construção de nova central de utilidades do aeroporto
	Ampliação das salas de embarque - Píer Sul e Píer Norte (16 pontes de embarque adicionais)
	Ampliação do pátio de aeronaves (24 posições adicionais)
	Ampliação da área de inspeção de segurança para embarque doméstico (totalizando pórticos e aparelhos de raios-x)
	Ampliação do número de sanitários e reforma dos existentes
	Alargamento das pistas de rolamento de aeronaves PR-K e PR-H para aeronaves código E
	Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com dimensões de 90m x 90m, nas quatro cabeceiras (melhoria da segurança operacional)
	Remoção de parte dos obstáculos nas áreas das pistas e melhoria, recuperação e nivelamento de faixa preparada ao longo das pistas (melhoria da segurança operacional)
	Revitalização e melhoria da sinalização de <i>wayfinding</i> (sinalização sobre áreas de embarque, bagagens, etc), além da troca de forro e recuperação de pintura dos terminais, entre outras melhorias pontuais
Reforma e ampliação do Terminal 2 de passageiros: revisão da iluminação, impermeabilização, nova cobertura com aumento da área externa abrigada, substituição de piso e forro, novas opções de serviços e produtos, expansão da área de embarque e das salas de restituição de bagagens com adição de mais um conjunto de esteiras, pintura, etc	
Adequação para operação simultânea das duas pistas de pouso e decolagem	

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
GUARULHOS (SP)	Terminal de Passageiros 3 - TPS3 (internacional), com capacidade de processamento de 14 MPA, área de 192 mil m ² e 20 pontes de embarque adicionais
	Pátio de Aeronaves com 34 posições adicionais
	Acesso viário correspondente ao TPS3, bem como interligação do atual (T1 e T2)* ao TPS3
	Prolongamento da pista de rolamento PR-A, com o objetivo de diminuir o tempo de taxiamento (<i>turn around</i>), o que possibilita maior flexibilidade em intervenções nas demais áreas do lado ar, sendo infraestrutura essencial para operação do novo terminal - TPS3
	Construção de Área de Segurança de Fim de Pista - RESA nas cabeceiras das duas Pistas de Pouso e Decolagem
	Cerca de 2.700 vagas a mais de estacionamento de veículos - edifício-garagem (EDG1)
	Remoção da maioria dos obstáculos nas áreas das pistas e melhoria, recuperação e nivelamento de faixa preparada ao longo das pistas (melhoria da segurança operacional)
	Construção da nova Central de Utilidades para atender ao novo terminal de passageiros - TPS3
	Reforma e ampliação dos sanitários nos terminais existentes (T1 e T2) do aeroporto
	Retrofit (modernização) dos terminais existentes (T1 e T2), com revisão da iluminação, polimento de piso, troca de forro, recuperação de pintura, etc. Além disso, foi realizada a unificação da área de inspeção de segurança e acesso à área de embarque, que ficará em posição central, tanto para embarque doméstico quanto para embarque internacional. Outras intervenções de menor monta serão realizadas nas áreas de sala de embarque, saguão de embarque, saguão de desembarque, check-in, além de substituição de equipamentos e instalações
	Revitalização de <i>wayfinding</i> dos terminais existentes (T1 e T2), e sinalizações sobre áreas de embarque, de bagagens, etc
	Novas opções de serviços e lojas nos terminais existentes (T1 e T2)
	Construção/ampliação de nova loja alfandegada <i>free tax</i> , para atendimento a passageiros de voos internacionais
	Instalação de bicicletário
	Nova praça de alimentação
Adequação da pista de pouso e decolagem para operação de aeronaves Airbus A380 e Boeing 747-8	

*T1 e T2 foram renumerados para T2

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
VIRACOPOS (SP)	Novo Terminal de Passageiros: cerca de 1/3 do Processador e todo o Píer A (4 pontes de embarque adicionais) para processamento internacional foi concluído e encontra-se em operação
	Parte da capacidade instalada da Central de Utilidades (água gelada, esgoto, combate a incêndio e água potável)
	Pátio de Aeronaves com 35 posições de estacionamento Código C
	Construção de cinco posições adicionais do pátio de aeronaves do tipo ATR
	Estacionamento de veículos: bolsão F (957 vagas) e nível 0 do Edifício-Garagem (747 vagas)
	Sistema Viário (ainda restam pequenas intervenções no fluxo de veículos)
	Implantação de Área de Segurança de Fim de Pista - RESA, com dimensões de 90m x 90m nas cabeceiras 15 e 33
	Remoção de obstáculos nas áreas das pistas e melhoria, recuperação e nivelamento de faixa preparada ao longo das pistas (melhoria da segurança operacional)
	Reforma e ampliação dos sanitários do terminal existente anteriormente
	Retrofit (modernização) do terminal existente anteriormente, com revisão da iluminação, polimento de piso, etc
	Nova sinalização informativa do terminal existente anteriormente - <i>wayfinding</i> (sinalizações sobre área de embarque, bagagens, troca de forro, recuperação de pintura, etc)
	Novas opções de serviços e lojas no terminal existente anteriormente
	Melhorias e revisão do fluxo de veículos para embarque e desembarque em frente ao terminal existente anteriormente
	Construção de um terminal de ônibus turístico e outros em frente ao terminal existente
Ampliação das salas de embarque e desembarque no terminal existente (mais de cinco mil m ²)	

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
SÃO GONÇALO DO AMARANTE*	Acesso viário* a toda a estrutura do aeroporto
	Edifício Terminal de Passageiros*: 42 balcões de check-in; dez unidades de autoatendimento (check-in); 12 portões de embarque; seis pontes de embarque, sendo quatro para aeronaves código C, um MARS para aeronaves código E e um MARS para aeronaves código F; seis esteiras de restituição de bagagem, sendo três domésticas, duas internacionais e uma reversível
	Pátio de Aeronaves com seis posições em ponte de embarque (oito códigos C) e 12 posições remotas (12 C ou seis E) e mais seis B para aviação geral
	Estacionamento de veículos (784 vagas)*
	CUT - Central de Utilidades*
	TWR - Torre de Controle
	SESCINC - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio
	Estação de Tratamento de resíduos sólidos e esgoto
	Parque de Abastecimento de Aeronaves
	Subestação de energia

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
GALEÃO	Adequação das pistas de táxi e pátio utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F e adequações de outras pistas de taxi para operação da aeronave mais restritiva
	Ampliação do edifício-garagem de 3 para 7 pavimentos, adicionando 1939 vagas
	Implantação de Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas cabeceiras das duas pistas de pouso e decolagem
	Revitalização de <i>wayfinding</i> dos terminais existentes (T1 e T2)
	Melhorias nas áreas de circulação de passageiros nos terminais existentes (T1 e T2)
	Melhorias nos sistemas de apoio ao aeroporto (Energia elétrica; ETE; Central de água gelada, etc.)
	Outras melhorias imediatas como, por exemplo: revitalização e atualização da sinalização de informação ao passageiro; revisão e melhoria da iluminação; ampliação no número de pontos de energia nas salas de embarque; melhoria do paisagismo; melhorias nos sanitários e fraldário; limpeza e sinalização nos acessos viários e a revisão dos sistemas de escadas rolantes, esteiras de bagagem e elevadores; câmeras de segurança nos estacionamentos; internet <i>wi-fi</i> gratuita; novas opções de alimentação, melhorias do sistema de embarque/desembarque remoto

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
CONFINS	Adequação das pistas de táxi para operação de aeronaves código "E"
	Abertura do Terminal 3 e transferência das operações internacionais do T1 para o terminal 3
	Reforma da sala de embarque doméstico no Terminal 1
	Revitalização de <i>wayfinding</i> do terminal 1
	Melhorias nas áreas de circulação de passageiros no terminal 1
	Outras melhorias imediatas, por exemplo: revitalização e atualização da sinalização de informação ao passageiro; revisão e melhoria da iluminação; ampliação no número de pontos de energia nas salas de embarque; melhoria do paisagismo; melhorias nos sanitários e fraldário; limpeza e sinalização nos acessos viários e a revisão dos sistemas de escadas rolantes, esteiras de bagagem e elevadores; câmeras de segurança nos estacionamentos; internet wi-fi gratuita; novas opções de alimentação, melhorias do sistema de embarque/desembarque remoto

Alterações Societárias

Em 2015, as Concessionárias dos Aeroportos de Guarulhos, Campinas, Brasília e São Gonçalo do Amarante, quatro dos seis aeroportos concedidos no Brasil, solicitaram prévia anuência para realizarem alterações em suas respectivas cadeias societárias, todas autorizadas pela ANAC.

Outorga

A ANAC fiscalizou o recolhimento da outorga dos aeroportos concedidos. Veja mais detalhes a seguir:

Quadro 28 – valor das outorgas arrecadadas nos aeroportos concedidos

Recolhedor	Aeroporto	2013/2014	2015		Total Geral
		Valor	Data	Valor	
Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	Guarulhos/SP	158.691.350,99	14/05/2015	183.790.631,23	342.481.982,22
Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.	Campinas/SP	23.341.645,19	15/05/2015	23.055.971,72	46.397.616,91
Inframérica Comercial Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.	Brasília/DF	8.356.067,13	15/05/2015	6.342.271,59	14.707.338,72
Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Galeão/RJ		14/05/2015	12.149.960,37	12.149.960,37
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins	Confins/MG		15/05/2015	3.725.080,34	3.725.080,34
Total Parcela Variável		190.398.063,31		229.063.915,25	419.461.978,56
Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	Guarulhos/SP	1.809.420.853,44	13/07/2015	1.016.299.034,85	2.825.719.888,29
Aeroportos Brasil - Viracopos S.A.	Campinas/SP	284.289.805,99	13/07/2015	81.435.393,43	365.725.199,42
Inframérica Comercial Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.	Brasília/DF	401.871.610,59	24/07/2015	225.719.189,65	627.590.800,24
Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	Galeão/RJ		07/05/2015	848.218.227,54	848.218.227,54
			29/05/2015	6.022.682,25	6.022.682,25
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins	Confins/MG		07/05/2015	67.641.405,30	68.121.685,82
			29/05/2015	480.280,52	
TOTAL PARCELA FIXA		2.495.589.270,07		2.245.816.213,54	4.741.398.483,56
TOTAL GERAL		2.685.980.333,33		2.474.880.128,79	5.160.860.462,12

Sendo:

==> *Contribuição Fixa* : corresponde ao “valor ofertado pela Proponente para pagamento ao Poder Concedente” dividido pelo prazo em anos.

==> *Contribuição Variável* : corresponde ao montante “resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da Receita Bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais”, conforme item 2.15 dos contratos.

Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS)

Ao longo do ano de 2015, nos Aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Brasília (DF), Confins (MG), Galeão (RJ) e São Gonçalo do Amarante (RN) foram mensurados os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS), sendo que os aeroportos de Confins e Galeão tiveram a aferição desses indicadores iniciada em fevereiro de 2015, e o aeroporto de São Gonçalo do Amarante a partir de junho de 2015. Isso implicou uma ampliação de mais três aeroportos, além dos três já anteriormente monitorados no ano de 2014 (Guarulhos, Viracopos e Brasília), alcançados pelos sistemas de IQS. Esses IQS são métricas que possuem níveis de serviços predefinidos, padrões e metas utilizadas para avaliação dos diferentes aspectos relacionados à qualidade de serviço em aeroportos.

Assim, esses indicadores são subdivididos nos seguintes grupos: serviços diretos, disponibilidade de equipamentos, instalações do lado ar, fluxo de pistas e pesquisa de satisfação de passageiros. Desses, até 16 indicadores são utilizados para cálculo do fator Q, que atua como um índice de reajuste tarifário em função dos níveis de serviços prestados. A título de exemplo, no ano de 2015, os resultados de fator verificados nas aferições em 2014 para os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos foram respectivamente de -0,235%; +0,4% e +0,6%, considerando uma escala de -7,5% até +2,0%.

No ano de 2016, serão verificados os resultados dos IQS aferidos em 2015 para fins de cálculo do fator Q para os aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Brasília e São Gonçalo do Amarante. No caso dos aeroportos de Confins e Galeão, o fator Q somente passará a ser calculado a partir dos resultados de IQS aferidos em 2016, para efeitos em 2017, conforme os termos desses contratos de concessão.

Relatórios de divulgação desses resultados estão em fase de processamento para futura divulgação no Portal da ANAC na Internet.

The background features a pattern of thin, light gray diagonal lines in the upper half. The lower half is divided into geometric sections: a dark gray triangle on the left, a teal triangle on the right, and a horizontal gray band across the middle. The text '13. Referências' is centered in the gray band.

13. Referências

13. Referências

Brasil. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 352, de 10/02/2015**. Aprova o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC).

____. **Resolução nº 353, 17/03/2015**. Revoga a IAC 162-1001A.

____. **Resolução nº 354, 17/03/2015**. Estabelece, para os anos de 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019, a metodologia de cálculo e o valor do fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários referentes às tarifas aeroportuárias (TA) e de uso das comunicações e dos auxílios de rádio e visuais em área terminal de tráfego (TAT) aplicáveis ao Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante - RN (ASGA), estabelecidas em seu Anexo 4 – Tarifas.

____. **Resolução nº 355, 17/03/2015**. Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal.

____. **Resolução nº 356, 13/04/2015**. Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.

____. **Resolução nº 357, 16/04/2015**. Revoga dispositivo da Resolução nº 55, de 8 de outubro de 2008.

____. **Resolução nº 358, 28/05/2015**. Altera a Resolução nº 354, de 17 de março de 2015.

____. **Resolução nº 359, 11/06/2015**. Altera o art. 2º da Resolução nº 356, de 17 de março de 2015.

____. **Resolução nº 360, 03/07/2015**. Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.

____. **Resolução nº 361, 16/07/2015**. Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 110 e altera a Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009.

____. **Resolução nº 362, 16/07/2015**. Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 107.

____. **Resolução nº 363, 14/10/2015**. Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 31.

____. **Resolução nº 364, 20/10/2015**. Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 21 e a Emenda nº 02 ao RBAC nº 45.

- ____. **Resolução nº 365, 05/11/2015.** Altera a Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008.
- ____. **Resolução nº 366, 09/11/2015.** Altera a Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008.
- ____. **Resolução nº 367, 17/11/2015.** Revoga a IAC 3221-0878.
- ____. **Resolução nº 368, 01/12/2015.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-545, aplicável a assentos orientados para a frente com incorporação de sistemas de airbag.
- ____. **Resolução nº 369, 01/12/2015.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-545, aplicável ao braço estrutural entre assentos.
- ____. **Resolução nº 370, 10/12/2015.** Revoga as Portarias nos 806, de 24 de julho de 2007, e 327, de 7 de março de 2008.
- ____. **Resolução nº 371, 15/12/2015.** Aprova a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 139 e altera a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008.
- ____. **Resolução nº 372, 15/12/2015.** Dispõe sobre as regras para a aferição, a fiscalização e a apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS, do Plano de Qualidade de Serviços - PQS e do Relatório de Qualidade de Serviço - RQS pelas Concessionárias de Serviço Público de Infraestrutura Aeroportuária.

