

Atualizado em
Dezembro/2015

2014

RELATÓRIO DE ATIVIDADES



ANAC AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL



Agência Nacional de Aviação Civil

DIRETORES EM EXERCÍCIO

Diretor-Presidente: Marcelo Pacheco dos Guaranys

Diretor: Claudio Passos Simão

Diretor: José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor: Ricardo Fenelon das Neves Junior

Elaboração

Superintendência de Planejamento Institucional (SPI)

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Edição, projeto gráfico-visual e diagramação

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Relatório de Atividades da ANAC 2014 Online

Acesse:

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

A265r

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
Relatório de atividades 2014 / Agência Nacional de
Aviação Civil. - Brasília, DF: ANAC, 2014.
127 p.
Bibliografia.
1. Relatório de atividades. 2. Agência Nacional de
Aviação Civil. I. Título.

CDD 22 - 352.805

SUMÁRIO

MENSAGEM DA DIRETORIA	5
1. INTRODUÇÃO	8
2. A ANAC: HISTÓRICO, ESTRUTURA E GESTÃO ESTRATÉGICA	11
3. INSTITUIÇÕES E ATORES DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA	21
4. O SETOR AÉREO EM NÚMEROS	25
5. SEGURANÇA NA AVIAÇÃO	33
6. RETROSPECTIVA: ANAC EM 2014	39
7. GESTÃO INTERNA	49
8. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE E REPRESENTAÇÃO INSTITUCIONAL	57
9. FISCALIZAÇÃO	77
10. CERTIFICAÇÃO	89
11. NORMATIZAÇÃO	97
12. ACOMPANHAMENTO DO MERCADO DO SETOR AÉREO	109
13. CONCESSÕES DE AEROPORTOS	119
14. REFERÊNCIAS	125

MENSAGEM DA DIRETORIA

A última década foi um período de intensas transformações para a aviação civil brasileira nos aspectos institucional, de mercado e para os usuários e a sociedade em geral. Essas mudanças contribuíram positivamente para expandir o acesso ao transporte aéreo e para aumentar a eficiência e o desempenho do setor.

Observando apenas o mercado de transporte aéreo regular e não regular, exceto táxi-aéreo, constatamos que, em uma década, a quantidade de passageiros foi mais do que duplicada, o crescimento do setor foi muito superior ao do produto interno bruto e a ocupação média das aeronaves aumentou 4,5 pontos percentuais (75,4% em 2005 para 79,9% em 2014), enquanto o valor médio das tarifas aéreas domésticas caiu praticamente à metade.

Mesmo considerando a melhoria da qualidade de vida mais geral vivenciada pela sociedade brasileira, tamanho desenvolvimento do setor aéreo ocorreu, em grande medida, por causa das reformas institucionais e regulatórias ocorridas na aviação civil, que culminaram na liberdade de tarifas e rotas, maior concorrência, empresas mais eficientes e maior transparência das organizações públicas envolvidas no setor, entre outros fatores.

No entanto, como características de toda fase de transição, inconstâncias e alguns percalços podem existir até que o modelo anterior migre completamente para o novo. E isso não foi diferente no caso da aviação civil brasileira nesse período. Apesar do comprovado crescimento e popularização do transporte aéreo, alguns acontecimentos ensejaram dúvidas nos brasileiros sobre a real capacidade e excelência da aviação civil. Nesse sentido, expressões como “caos aéreo” e, mais recentemente, “imagina na Copa”, foram constantemente reproduzidas e pareciam, às vezes, fazer-nos duvidar da evolução da nossa aviação civil.

A década atual apresenta-se, nesse contexto, como um período de consolidação da nova aviação civil brasileira. É o momento de o setor demonstrar à sociedade que as mudanças

iniciadas nos dez últimos anos são consistentes e duradouras. Ou seja, cada vez mais o modal aéreo se solidifica como transporte de massa, ocupando, inclusive, o espaço de outros modais. A nossa aviação passa a ser reconhecida internacionalmente por sua grandeza e excelência, e o mercado passa a entender que o setor possui regras claras que permitem um ambiente de negócios saudável e estável para os investimentos.

O ano de 2014 pode ser considerado um marco nesse processo de consolidação. O fato mais relevante e simbólico para ilustrar isso foi o desempenho de todos os elos da aviação civil brasileira – governo, aeroportos, empresas, aviação geral, passageiros – na Copa do Mundo.

As dificuldades econômicas enfrentadas pelo País e por diversas outras nações do mundo não impediram que a aviação continuasse crescendo em 2014. O número total de passageiros no transporte aéreo regular aumentou 4,1% em relação ao ano de 2013, alcançando pela primeira vez na história a marca de 110 milhões de passageiros transportados em voos domésticos e internacionais.

Em 2014, os investimentos em nossos aeroportos, potencializados pelas concessões, começaram a demonstrar seus frutos (termi-

nais mais confortáveis e eficientes), as instituições públicas demonstraram grandecapacidade de coordenação e efetividade, o segmento da aviação geral conseguiu se adaptar à nova realidade e, por fim, a indústria aeronáutica permaneceu como referência internacional.

Nunca é demais lembrar que todos esses números foram obtidos sem prejuízo à segurança das operações do setor. Em mais um ano – o terceiro consecutivo – sem nenhum acidente fatal na aviação regular, o Brasil obteve redução de 3,45% no índice de acidentes aeronáuticos com fatalidades de acidentes por milhão de decolagens em 2014, em comparação com o ano anterior, permanecendo abaixo da média mundial e atingindo a meta estabelecida pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Nesse ano de consolidação da evolução da nossa aviação civil, deve-se ressaltar o papel de destaque desempenhado pela ANAC. Afinal, as concessões aeroportuárias “vingaram” em tempo recorde e começaram a prover, antes mesmo da Copa, a ampliação da infraestrutura com novos e modernos terminais em Brasília e Guarulhos, além do novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte.

Embora não impactando a Copa, mas com potenciais vultosos benefícios futuros à sociedade, a ANAC também assinou, em 2014, os contratos de concessões de dois importantes aeroportos brasileiros – Galeão, no Rio de Janeiro, e Confins, em Minas Gerais. Ressalte-se que o processo licitatório desses aeroportos ocorreu de forma muito célere e exitosa, assim como no processo anterior, quando foram concedidos os aeroportos de Guarulhos e Viracopos, em São Paulo (SP), e o aeroporto de Brasília (DF). Foram onze meses de trabalho (da divulgação das concessões, no final de dezembro de 2012, até a realização

do leilão, em novembro de 2013), e a União obteve um ágio médio total de 352% (166% em Confins e 395% no Galeão). O valor das outorgas somou R\$ 20,838 bilhões, superando, em muito, o lance inicial total fixado em R\$ 5,924 bilhões. A perspectiva é de que todos os ganhos já experimentados com as concessões anteriores possam ser novamente verificados pela sociedade brasileira em um futuro próximo.

Por sua vez, a Operação Copa do Mundo, que envolveu mais de dois terços dos colaboradores da Agência, possibilitou a fiscalização e o acompanhamento constante de todo o setor. Todo esse esforço, que também contou com a participação de outros órgãos governamentais, culminou em resultados altamente exitosos: para os passageiros, voos nos horários previstos em aeroportos eficientes (cerca de 6% de atrasos e 9% cancelamentos em junho e julho); para a aviação geral, os espaços nos aeroportos necessários para a continuidade das operações, além de baixíssimos índices de acidentes em junho e julho; e para os brasileiros, o orgulho de ser reconhecido como um povo que sabe receber e tratar bem os visitantes.

A Operação Copa do Mundo e cada processo de concessão de aeroportos podem ser considerados projetos da Agência, no sentido de que possuem produtos e prazos bem definidos. No entanto, além desses projetos, a ANAC também tem de lidar com atividades do seu dia a dia, que envolvem a prestação dos serviços à sociedade (normatização, certificação e fiscalização), cumprindo suas competências legais. Dessa forma, todos aqueles importantes projetos tiveram de ser implementados com o mínimo possível de impacto sobre essas atividades cotidianas. Daí a necessidade de planejamento e priorização dos esforços da Agência, bem como de meca-

nismos que pudessem permitir o acompanhamento das inúmeras atividades da Agência.

Nesse sentido, desde 2012 a Agência vem implementando o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), com o objetivo de aprimorar continuamente seus processos organizacionais, assegurar a modernização da instituição e direcionar a implantação de suas diretrizes estratégicas. Até 2013, os principais frutos desse Programa foram reestruturações internas que possibilitaram à ANAC a criação de capacidade de implementar aqueles que viriam a ser seus principais desafios – concessões aeroportuárias e Copa do Mundo –, além de um modelo de gestão que permitisse a priorização e acompanhamento dos projetos mais relevantes, bem como a organização das demais atividades da Agência – exemplo claro de mecanismo é a Agenda Regulatória.

Em 2014, a principal ação do Programa de Fortalecimento Institucional foi a revisão do Plano Estratégico da ANAC. Baseado em uma metodologia robusta de mapeamento de todos os processos internos, variáveis externas e cenários prospectivos, contando inclusive com a participação de agentes da sociedade, o novo Plano revisita missão, visão e valores da Agência, traça seus novos objetivos estratégicos e as iniciativas necessárias para alcançá-los. Tudo isso para preparar a ANAC para, de forma sustentável ao longo do tempo, bem desempenhar o seu papel enquanto instituição de Estado: “garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil”.

Em um ano de muitos desafios, tanto para a ANAC como para os demais atores do setor aéreo em geral, observamos o êxito coletivo com que todos foram enfrentados, retirando do cenário qualquer percepção de dúvida sobre a capacidade de organização do setor. Nesse sentido, o ano de 2014 fica

marcado como um divisor de águas para a aviação civil. Consideramos que a partir de agora a aviação brasileira se encontra em novo patamar, caracterizando-se como um modal popularizado, predominante em termos de opção para deslocamentos por longas distâncias, com instituições e ambiente de negócio sólidos e, sobretudo, preparado para continuar experimentando altas taxas de crescimento. Obviamente, os desafios nunca cessam, mas estamos convictos da capacidade de resposta do setor aéreo. E a Agência Nacional de Aviação Civil se reconhece como ator central nesse novo contexto, estruturada para prosseguir contribuindo para o desenvolvimento da aviação civil e do país.



1. INTRODUÇÃO

O Relatório Anual de Atividades é o documento que tem por objetivo dar visibilidade às ações da ANAC e servir como instrumento de transparência para a sociedade em geral e 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.

O presente Relatório está estruturado de forma a possibilitar ao leitor conhecer o que é a ANAC (seção 2), as instituições e os números do setor de aviação civil (seções 3 a 5), as principais realizações da Agência em 2014 (seção 6), como funciona a Agência (seção 7), seus macroprocessos (seções 8 a 11), mais informações sobre o acompanhamento do mercado de transporte aéreo (seção 12) e, por fim, as informações sobre as concessões aeroportuárias (seção 13).





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 à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) 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 a 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;
- 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.

Legislação relacionada à ANAC

Lei nº 11.182/2005 – Lei de criação
Decreto nº 5.731/2006 – Decreto de instalação

Para mais informações, acesse a seção legislação da página da ANAC na internet:
<http://www2.anac.gov.br/legislacao/>

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). A Agência está presente também em diversos aeroportos brasileiros, por meio de 22 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC).

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

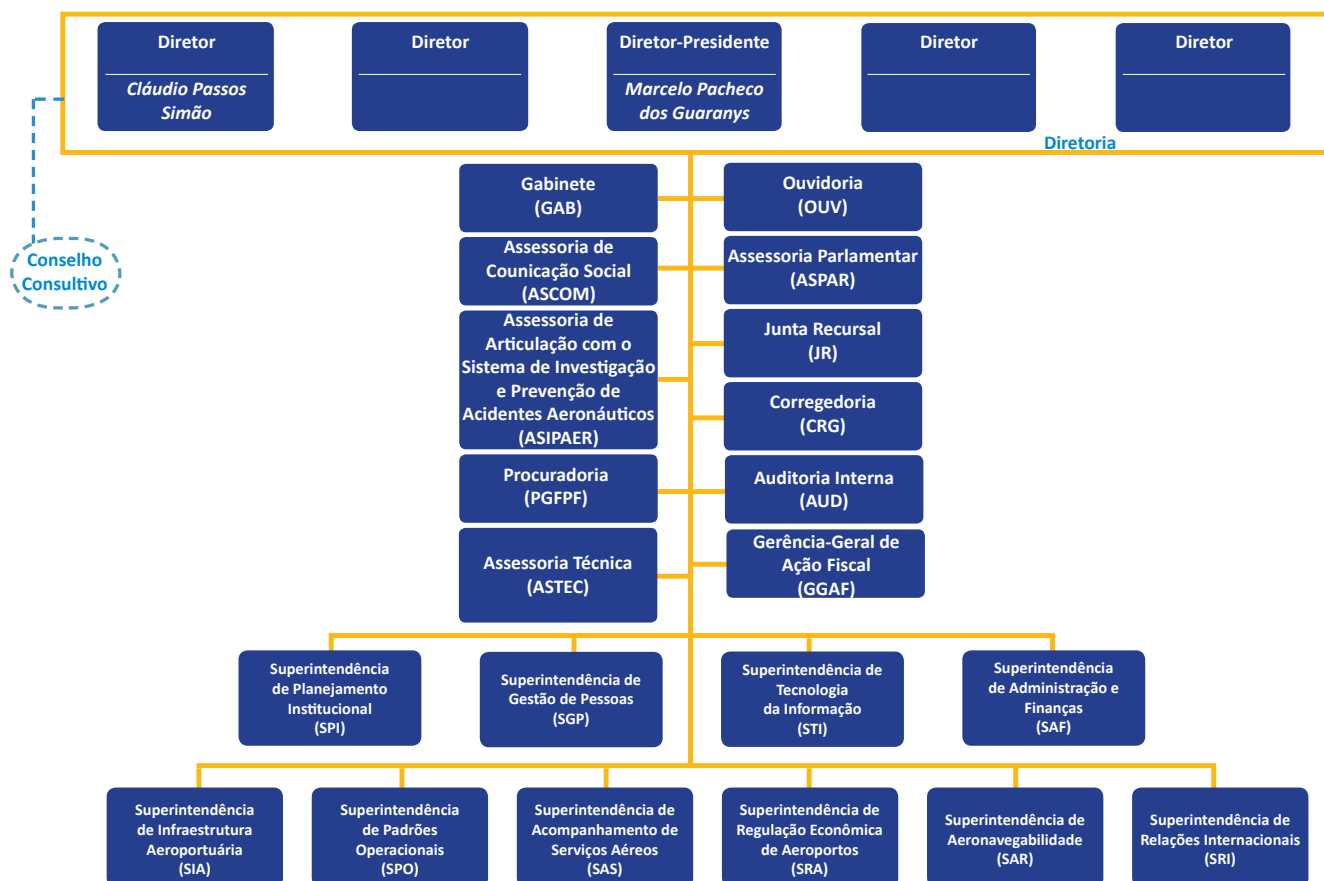
Figura 1 - Localização dos escritórios da ANAC no Brasil



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:

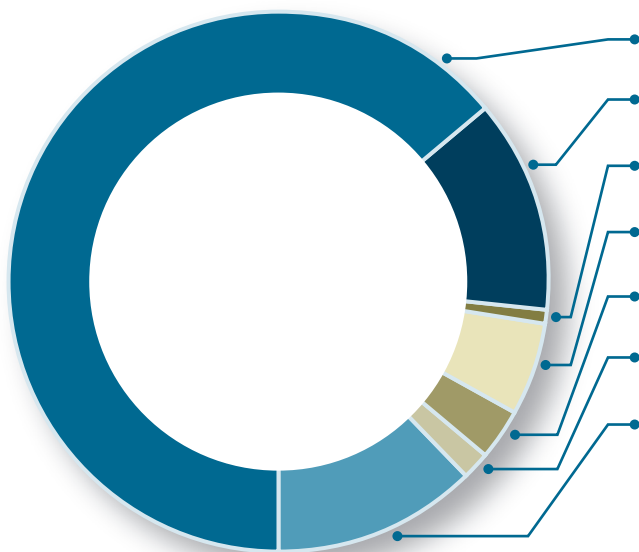
Figura 2 - Organograma* da ANAC



* A composição da Diretoria constante do organograma acima refere-se à data de 9 de julho de 2015. Durante o ano de 2014, também fizeram parte da Diretoria da ANAC os senhores Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino, cujo mandato foi encerrado em 8 de agosto de 2014, e Ricardo Sérgio Maia Bezerra, que teve seu mandato encerrado em 20 de março de 2015.

QUEM FAZ A ANAC

A ANAC conta com 1.950 colaboradores, entre servidores (efetivos, requisitados e comissionados), estagiários e terceirizados. A tabela a seguir detalha a composição do quadro funcional da Agência:

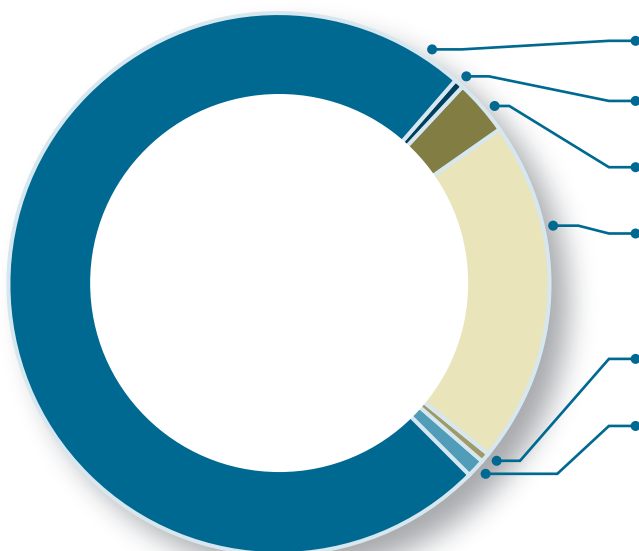


Quadro 1 - Composição do quadro funcional da ANAC

Ativo permanente	1.249
Estagiário	250
Exerc. descent. de carreira	13
Nomeado para cargo em comis.	109
Req. de outros órgãos	60
Requisitado	32
Terceirizados	237
Total geral	1.950

Fontes: Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos - SIAPE. Superintendência de Administração e Finanças referentes a 09/07/2015.

O corpo funcional se destaca por seu nível de escolaridade: 74% do quadro de servidores possuem Ensino Superior. Além disso, 47 servidores têm formação em programas de Mestrado, e outros sete, em programas de Doutorado.



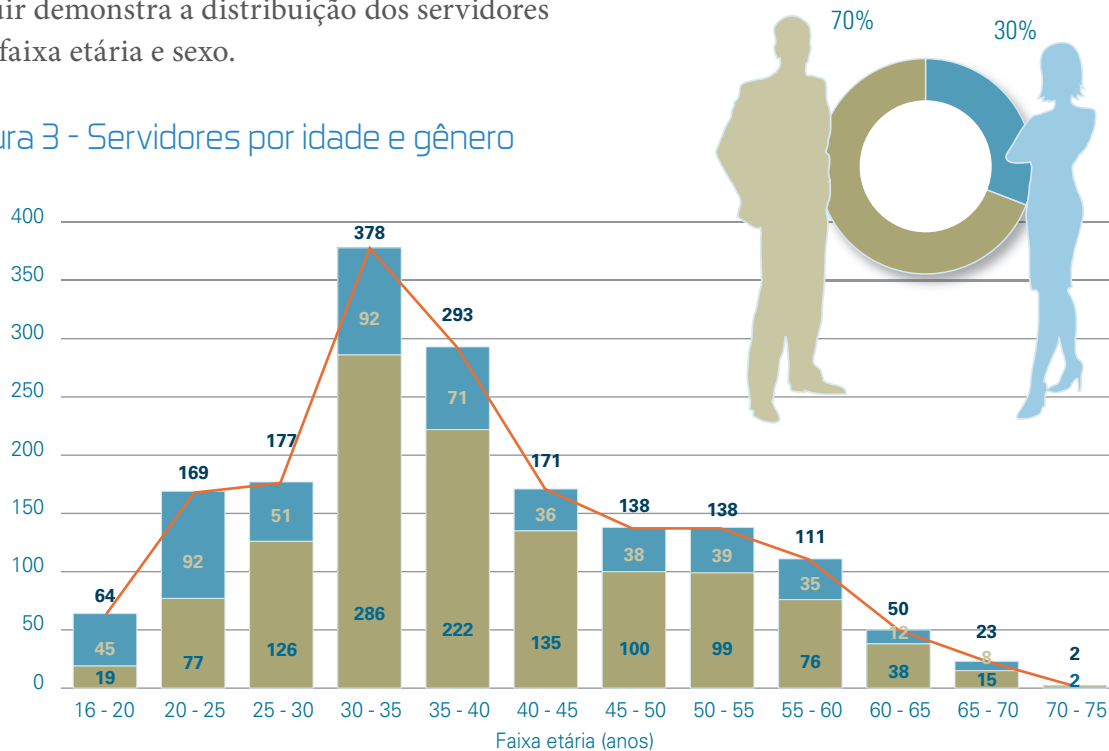
Quadro 2 - Nível de escolaridade dos servidores da ANAC

Ensino superior	1.087
Doutorado	7
Mestrado	47
Ensino médio	303
Segundo incompleto	0
Ensino fundamental	4
Superior incompleto	16
Total geral	1.464

Fonte: Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos - SIAPE. Dados referentes a 09/07/2015.

A ANAC possui um quadro de servidores ainda jovem. Quase 50% dos servidores possuem idade entre 25 e 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 09/07/2015.

Além disso, pode-se perceber que a Agência conta com quadro de servidores predominantemente masculino, composto por 30% de mulheres e 70% de homens.

GESTÃO ESTRATÉGICA

Nos últimos anos, a ANAC vem investindo na modernização de seus processos de gestão. Exemplo disso é o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), que tem o objetivo de buscar o aprimoramento contínuo dos processos organizacionais e a instalação de um processo de modernização construído sobre bases permanentes e sustentáveis.



**PROGRAMA DE
FORTALECIMENTO
INSTITUCIONAL**

Como parte desse programa, foi desenvolvido em 2014 o Plano Estratégico 2015-2019, documento no qual a Agência apresenta seus objetivos de longo prazo e as respectivas ações a serem tomadas. Em outras palavras, o documento aponta iniciativas da Agência que serão decisivas para a obtenção de um transporte aéreo ainda mais seguro e de qualidade, um ambiente de negócios que permita o contínuo desenvolvimento do setor aéreo e estratégias para a ampliação da integração do sistema de aviação civil brasileiro ao internacional.

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.

É no Plano Estratégico 2015-2019 que estão detalhados a Missão, a Visão e os Valores da ANAC, bem como o seu mapa estratégico, construído em relação a quatro perspectivas: Sociedade, Processos Internos, Aprendizado e Crescimento e Recursos Financeiros.

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

“Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a **sociedade**.”

“Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o **fim público**.”

“Atuamos com **ética** e **transparência**.”

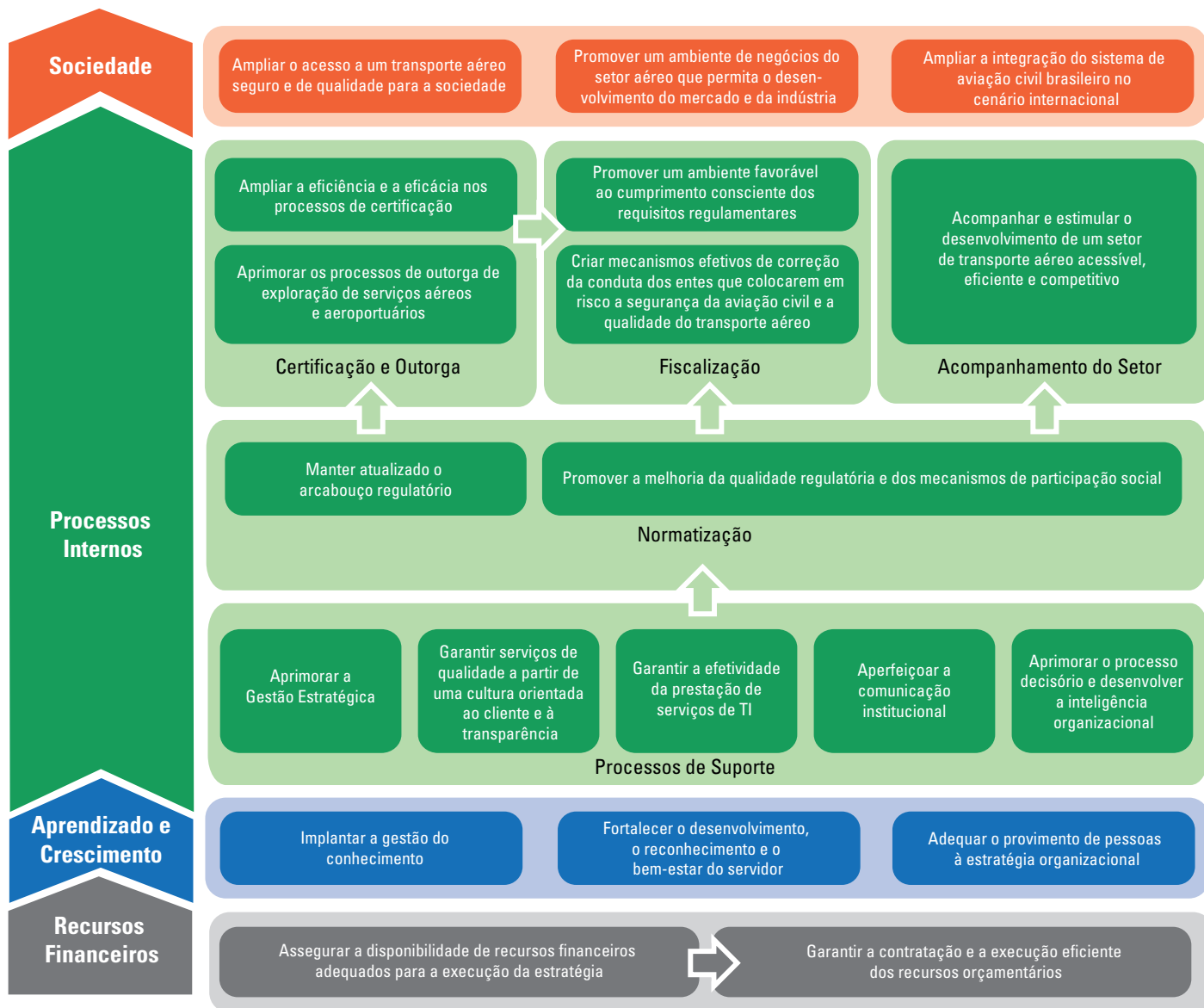
“Valorizamos as **pessoas** e a **meritocracia**.”

“Incentivamos a **inovação**.”

“Temos **orgulho** de trabalhar na ANAC.”

“Somos **apaixonados** pela aviação.”

Figura 4 - Novo Mapa Estratégico referente ao ciclo 2015-2019



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/AnexoI.pdf>



3. INSTITUIÇÕES E ATORES DA AVIAÇÃO CÍVIL BRASILEIRA

3. INSTITUIÇÕES E ATORES DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

O setor de aviação civil é composto por diversos atores, entre agentes públicos e privados. No âmbito do setor público federal, as seguintes instituições atuam diretamente na aviação civil:

- ANAC: responsável pela regulação e fiscalização do setor, com exceção das atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo e de investigação de acidentes aeronáuticos;
- Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), do Comando da Aeronáutica: responsável pela investigação de acidentes aeronáuticos;
- Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), do Comando da Aeronáutica: responsável pelas atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo;
- Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero): responsável pela administração de 60 aeroportos públicos da rede aeroportuária nacional; e
- Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR): responsável por formular, coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa.

Figura 5 - Instituições públicas federais da Aviação Civil





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

- Profissionais da Aviação Civil: pessoas físicas que trabalham no setor – aeronautas (profissionais que trabalham a bordo de aeronaves) como pilotos e comissários, aeroviários (profissionais que trabalham em solo) como mecânicos de manutenção aeronáutica (MMA), despachantes operacionais de voo (DOV), agente de proteção da aviação civil (APAC), despachantes técnicos, agentes de aeroporto, controladores de tráfego aéreo e, ainda, profissionais como bombeiros de aeródromos etc. –, sendo que alguns destes profissionais são certificadas 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 operar linhas 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 dos aeronautas;
- Organizações de manutenção: pessoas jurídicas certificadas pela ANAC para exercer atividade de manutenção de 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 funciona na ANAC;
- Indústria aeronáutica: composta pelas pessoas jurídicas que produzem e comercializam aeronaves, peças e componentes aeronáuticos, os quais devem ser certificados pela ANAC;

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 altamente 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

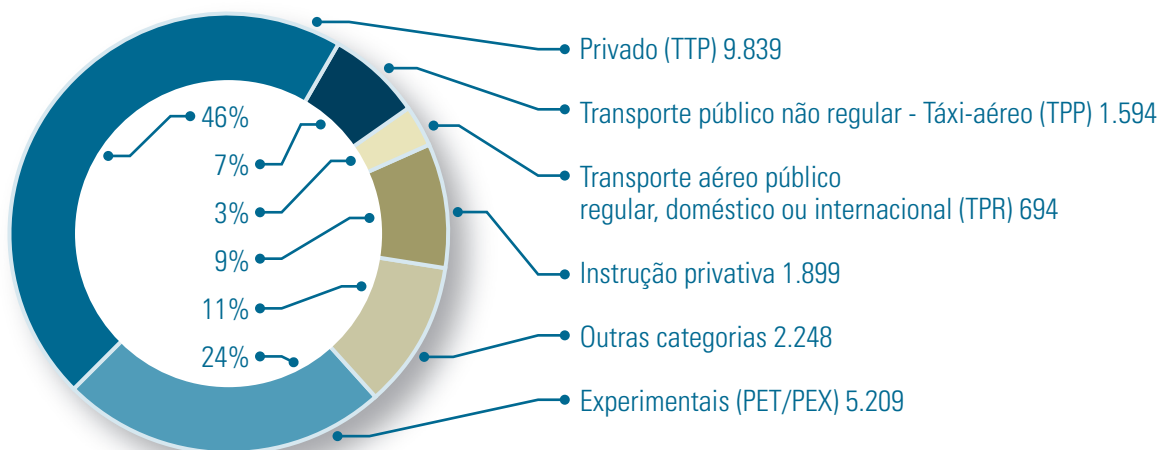
Em 2014, a distribuição da frota de aeronaves registrada na ANAC manteve-se praticamente inalterada em comparação a 2013, totalizando 21.438 aeronaves registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

As aeronaves civis podem ser classificadas de acordo com as seguintes categorias de registro:

- **Aeronaves Experimentais:** são as aeronaves não certificadas, mas apenas registradas na Agência, como aeronaves de fabricação caseira, ultraleves, balões, dirigíveis, girocópteros, entre outras;
- **Aeronaves Privadas (prefixo TPP):** são as aeronaves de uso privado, como aviões e helicópteros de empresas particulares. Geralmente são usadas na aviação executiva;
- **Transporte Público Não Regular / táxi-aéreo (TPX):** aviões e helicópteros de empresas de táxi-aéreo registradas na ANAC;
- **Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional (TPR):** aeronaves de linha aérea que realizam o transporte de passageiros e/ou carga regularmente, usadas na prestação do serviço de transporte aéreo mais popular;
- **Instrução Privada (PRI):** aeronaves que pertencem às escolas de aviação civil, utilizadas para instrução e formação de pilotos;
- **Outras categorias:** aeronaves que estão com o registro pendente ou que não se enquadram nas categorias acima.

A figura abaixo detalha a frota brasileira ao final de 2014, por categoria de registro:

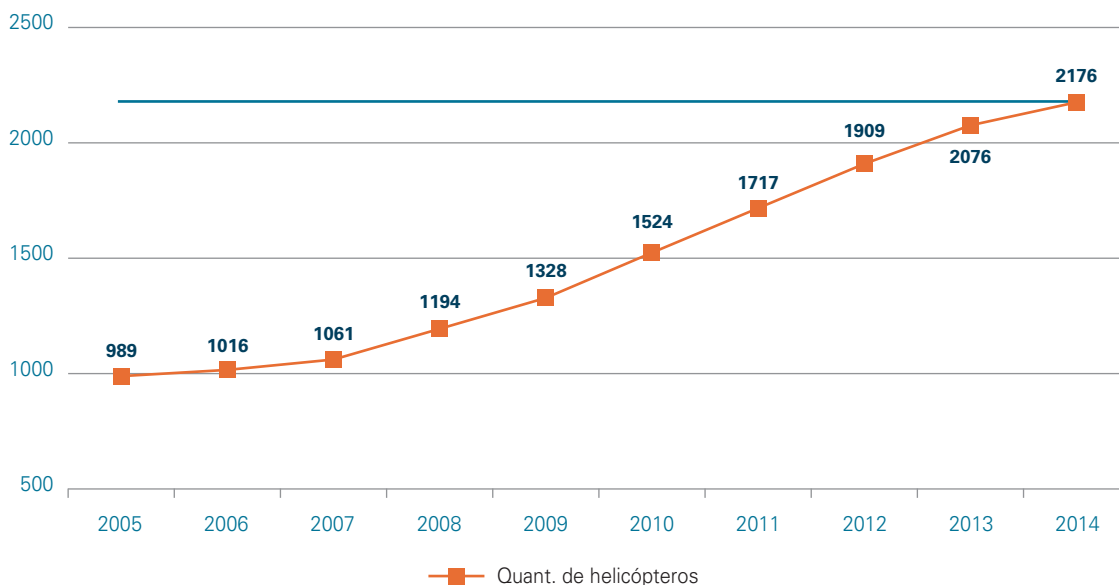
Figura 6 - Frota Brasileira



Fonte: ANAC

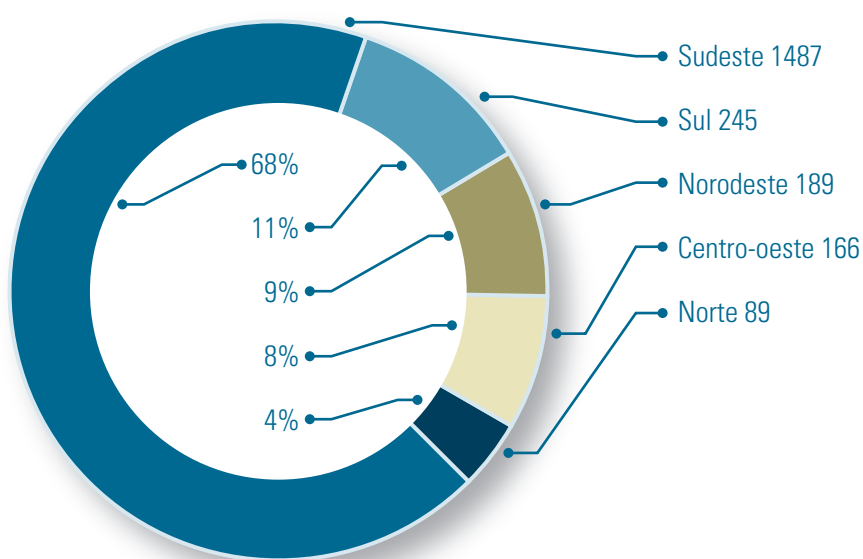
O número de helicópteros cresceu aproximadamente 7%, passando de uma frota de 2.076 aeronaves em 2013 para 2.176 aeronaves em 2014. O próximo gráfico apresenta a evolução da frota brasileira de helicópteros nos últimos dez anos, ao passo que o seguinte, a distribuição regional dessa frota ao final de 2014.

Figura 7 - Evolução da frota de helicópteros



Fonte: ANAC

Figura 8 - Distribuição da frota de helicópteros por região do Brasil



Fonte: ANAC

AERÓDROMOS E HELIPONTOS

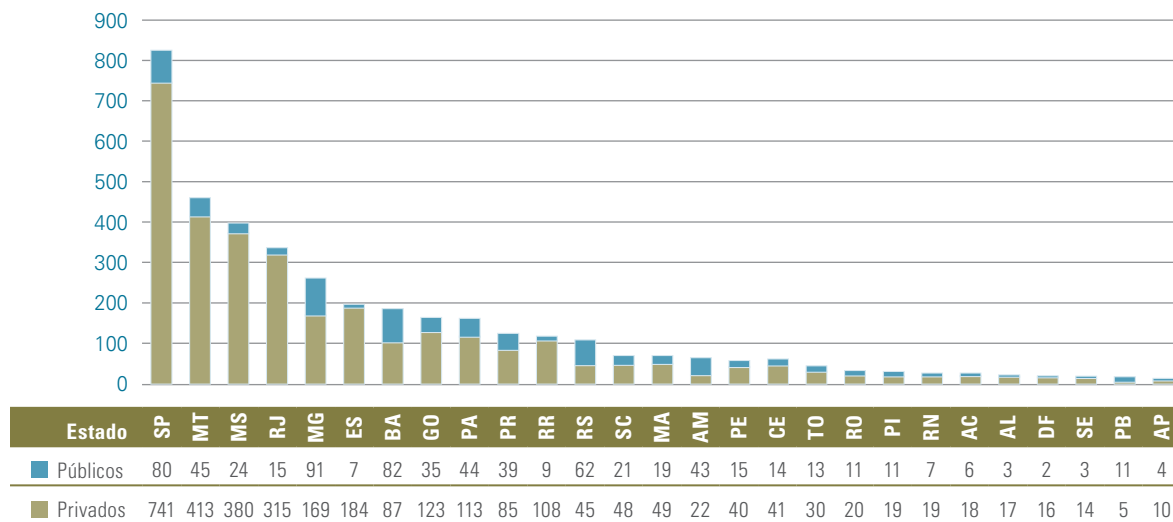
O Brasil possui 3.847 aeródromos civis, dos quais 716 são públicos e 3.131 privados.

Aeródromos públicos são aqueles abertos ao tráfego mediante homologação junto à 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 e 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 privados as pistas de pouso em propriedades particulares – fazendas, empresas, condomínios etc.

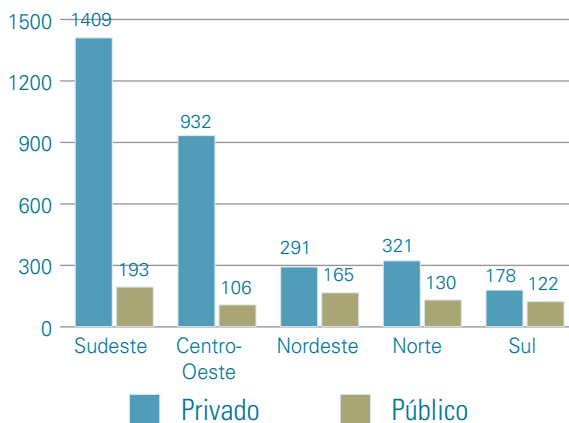
Figura 9 - Aeródromos por Unidade da Federação



Fonte: ANAC

Agregando um pouco mais as informações, a figura seguinte apresenta a distribuição dos aeródromos brasileiros por região.

Figura 10 - Aeródromos brasileiros por região

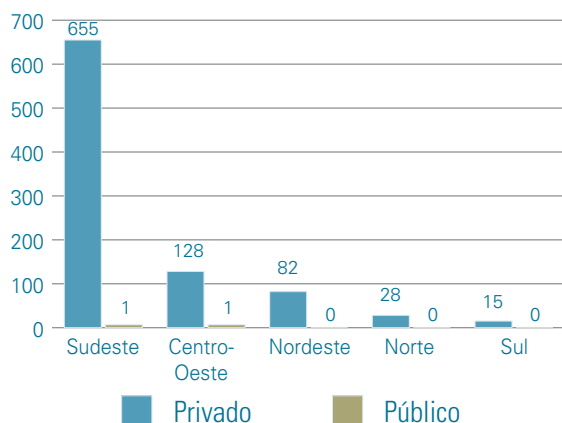


Aeródromos por Região			
	Privado	Público	%
Sudeste	1409	193	42%
Centro-Oeste	932	106	27%
Nordeste	291	165	12%
Norte	321	130	12%
Sul	178	178	8%

Fonte: ANAC

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).

Figura 11 - Helipontos por região



Helipontos por Região			
	Privado	Público	%
Sudeste	655	1	72%
Centro-Oeste	128	1	14%
Nordeste	82	0	9%
Norte	28	0	3%
Sul	15	0	2%

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 3 - Empresas autorizadas a operar no Brasil

Tipo de serviço aéreo	Privado
Empresas brasileiras de transporte regular	10
Empresas estrangeiras de transporte regular	62
Taxi 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.

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 4 - Quantidade de licenças por tipo e gênero do detentor

Licença	Feminino	Masculino	Total
COMISSÁRIO	21.920	10.928	32.848
DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO	139	1.157	1.296
MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA	323	27.166	27.489
MECÂNICO DE VOO	0	1.544	1.544
PILOTO PRIVADO - AVIÃO	1.165	58.038	59.203
PILOTO PRIVADO - BALÃO LIVRE	12	165	177
PILOTO PRIVADO - HELICÓPTERO	240	8.004	8.244
PILOTO PRIVADO - PLANADOR	65	5.071	5.136
PILOTO COMERCIAL - AVIÃO	448	28.591	29.039
PILOTO COMERCIAL - HELICÓPTERO	143	5813	5.956
PILOTO DE LINHA AÉREA - AVIÃO	55	11.586	11.641
PILOTO DE LINHA AÉREA - HELICÓPTERO	21	1.952	1.973
PILOTO DE RECREIO	17	2.398	2.415
PILOTO DESPORTIVO	4	455	459

Fonte: ANAC



5. SEGURANÇA NA AVIAÇÃO

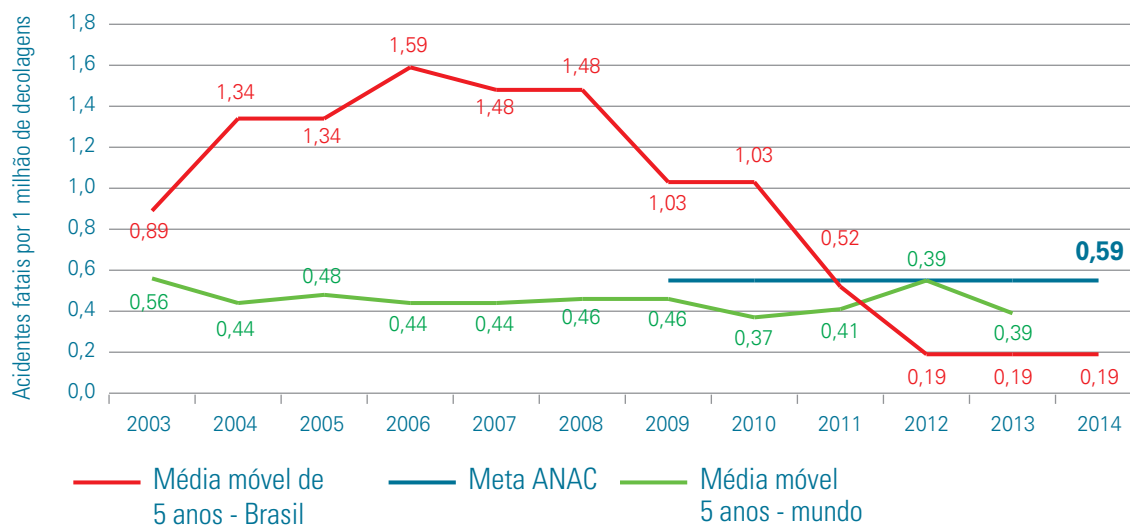
5. SEGURANÇA NA AVIAÇÃO

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.

O índice de acidentes aeronáuticos com fatalidades na aviação regular no Brasil – que leva em conta os acidentes fatais nos últimos cinco anos – caiu 3,45% em 2014, considerando o número de acidentes por milhão de decolagens, atingindo o valor de 0,21 (ao passo que a meta estabelecida pela OACI é de 0,53).

A ponderação utilizada pela Agência foi feita com base nos dados fornecidos pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica. Na aviação regular com transporte comercial de passageiros, não houve nenhum acidente fatal em 2014.

Figura 12 - Taxa* de acidentes no Brasil envolvendo fatalidades entre passageiros em transporte aéreo regular



Fontes: número de acidentes – Cenipa; número de decolagens – ANAC.

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

No caso da aviação geral, por se tratar de um segmento da aviação mais heterogêneo (que envolve aeródromos mais remotos e operadores variados e de menor porte), a ANAC instituiu o sistema Decolagem Certa – DCERTA como mecanismo para monitorar

os movimentos. Cada plano de voo apresentado à sala de informações aeronáuticas (AIS) do aeródromo de origem é submetido a uma checagem prévia, pelo operador da sala, para averiguação da regularidade dos pilotos e da aeronave. Para aqueles voos originados

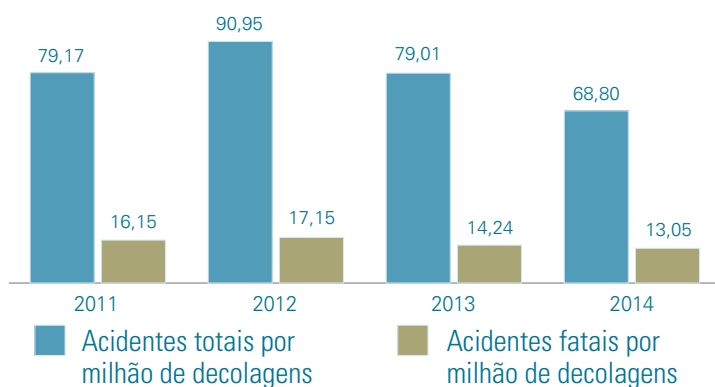
em aeródromos que não possuem sala AIS, a ANAC faz uma checagem *a posteriori*, mediante cruzamento de informações com base nos dados disponibilizados pelo DECEA, podendo detectar indícios de irregularidades – quando a aeronave ou o piloto envolvido na operação estiver com alguma restrição.

O indicador de indícios de irregularidades mensurado pelo Sistema Decolagem Certa (DCERTA) da ANAC também caiu no ano

passado: passou de 0,84% em 2013 para 0,57% em 2014.

Considerando os índices de acidentes da aviação brasileira – desta vez não se limitando à aviação comercial –, também se verificam tendências de queda no ano de 2014, conforme demonstrado na Figura 12. Mais detalhes sobre a metodologia de cálculo dos índices de acidentes estão presentes na seção **SAIBA MAIS**, abaixo.

Figura 12 - Taxas de acidentes na aviação geral



Fontes: números de acidentes – Cenipa; números de decolagens – ANAC.

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 nos relatórios encaminhados pelo CENIPA. Os acidentes considerados nas estatísticas divulgadas são aqueles que ocorreram em 2014, 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 seus processos de certificação, fiscalização e normatização.

Na metodologia utilizada pela Agência, 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.

O número absoluto de acidentes também caiu, passando de 159 em 2013 para 139 em 2014, o que representa uma queda de 12,5%. O Brasil é um dos poucos países que estabeleceram e contabilizam índices de acidentes ocorridos com aeronaves da aviação geral (em nível mundial, geralmente se contabilizam apenas acidentes com aeronaves da aviação regular).

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

Na aviação regular (operada por companhias aéreas), o número de acidentes fatais é menor que o limite proposto pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que é de 0,58 (média móvel de cinco anos de acidentes fatais por milhão de decolagens), e menor que o limite estipulado pela própria ANAC, que é de 0,42 (média móvel de cinco anos de acidentes fatais por milhão de decolagens). Em 2014, o índice no Brasil foi de 0,21 (média móvel de cinco anos de acidentes fatais por milhão de decolagens).

A lista com os acidentes aéreos ocorridos no ano de 2014 está disponível em:

<http://www.anac.gov.br/sites/000/10/2014/12/ACIDENTES2014.pdf>



6. RETROSPECTIVA: ANAC EM 2014

6. RETROSPECTIVA: ANAC EM 2014

A seguir são sucintamente descritos os principais acontecimentos que marcaram o ano de 2014 para a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

15/01/2014

A ANAC anuncia, em entrevista coletiva, como serão as regras de cumprimento de slots durante a Copa do Mundo.

16/01/2014

As solicitações de *slots* (horários de chegadas e partidas) para voos regulares para o período da Copa do Mundo de 2014 são autorizadas pela ANAC. Foram solicitados mais de 160 mil *slots*, representando aproximadamente 80 mil voos incluídos ou alterados para o período. Dentro desse número, incluem-se 1.973 novos voos.

19/02/2014

ANAC inicia a primeira etapa do Recadastramento Quinquenal de aeronaves. A medida estava prevista na Resolução ANAC nº 293, de 19 de novembro de 2013, e tem como objetivo manter o cadastro de aeronaves civis brasileiras permanentemente atualizado.

24/02/2014

Início da audiência pública sobre proposta de resolução que aprova condição especial ao avião EMB-550, para aplicação de assentos orientados transversalmente, de simples e múltipla ocupação, e inserção de *airbags*.

07/03/2014

Divulgada a aprovação de alteração ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 119, intitulado “Certificação: Operadores Regulares e Não-Regulares”. Com

a alteração, técnicos de nível superior (tecnólogos) passaram a poder responder perante a ANAC como Diretores de Manutenção, o que não estava explícito na norma.

07/03/2014

Publicada a emenda nº 1 do RBAC 145, intitulado “Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico”. A emenda teve como objetivo flexibilizar o início da implementação de Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) pelas Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico, inicialmente estabelecido para 8 de março de 2014.

11/03/2014

Abertura da consulta pública da Instrução Suplementar (IS) nº 20-003, revisão A, que orienta sobre os tipos aceitáveis de extintores de incêndio portáteis para serem instalados em aeronaves nas quais o extintor não faz parte da especificação. As recomendações valem para aeronaves leves esportivas e helicópteros, por exemplo.

19/03/2014

Início de audiência pública sobre a certificação de três condições especiais a serem incorporadas à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicáveis às condições gerais das proteções do envelope de voo, à proteção de envelope de voo para limite de arfagem, rolamento e alta velocidade, e à proteção de envelope de voo para limitação do fator de carga normal excessivo.

20/03/2014

Coletiva de imprensa sobre as ações de tráfego e defesa aérea planejadas pela Força Aérea Brasileira (FAB) para a Copa do Mundo, no auditório do VI Comando Aéreo Regional, em Brasília. Durante o evento, foi apresentado um resumo das ações planejadas pela Agência.

31/03/2014

Em operação conjunta realizada pela ANAC, Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Receita Federal e Polícia Federal, noventa aeronaves da aviação geral foram abordadas em solo, com emissão de dez autos de interdição e 31 notificações de condição de irregularidades de aeronave nos treze aeródromos do Mato Grosso (MT) e Mato Grosso do Sul (MS). A operação “Voe Seguro” foi a 5ª iniciativa conjunta entre os órgãos.

01/04/2014

ANAC assina o contrato de concessão do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ), concedido à concessionária Aeroporto Rio de Janeiro, formada pela *Odebrecht TransPort*, *Changi Airports International* e Infraero.

07/04/2014

ANAC assina o contrato de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (MG), concedido à concessionária BH Airport, formada pelo Grupo CCR, pelas operadoras Flughafen Munchen e Flughafen Zürich AG, e pela Infraero.

16/04/2014

Inauguração do Pier Sul do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitscheck, em Brasília.

07/05/2014

A ANAC publica a ordem de serviço para

os aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG), cujos contratos de concessão foram assinados em abril. A ordem de serviço é um documento emitido e publicado pela ANAC que autoriza as concessionárias a iniciar a fase de transferência das operações e a fase de ampliação do aeroporto, para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviço.

12/05/2014

Divulgada a Operação Copa, destinada a intensificar a fiscalização no período de 5 de junho a 25 de julho de 2014 em 42 aeroportos, dos quais 16 estão localizados nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014. A maior ação especial já organizada pela ANAC contou com a participação de cerca de 1.000 servidores, que atuaram na fiscalização da prestação de assistência e de informações aos passageiros pelas companhias aéreas e o cumprimento do planejamento de *slots* (horários de pousos e decolagens) pela aviação comercial e pela aviação geral. Também foram realizadas inspeções de rampa, para averiguar questões ligadas à segurança operacional.

16/05/2014

A Secretaria de Aviação Civil (SAC), a ANAC, o Consórcio Inframérica e as empresas aéreas divulgam a data de início das operações do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN): 31 de maio de 2014.

20/05/2014

Fiscais da ANAC participam de inspeções durante a 8ª edição da Operação Ágata, coordenada pelo Ministério da Defesa e que atuou em regiões de fronteira.

22/05/2014

Início de Audiência Pública para a proposta de resolução que 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. Trata-se de norma inserida na Agenda Regulatória da ANAC de 2014.

27/05/2014

O Ministério da Justiça e outros órgãos ligados à proteção do consumidor lançam o Centro Integrado de Proteção ao Consumidor na Copa e o Guia para o Consumidor Turista, publicação distribuída nos doze aeroportos das cidades-sede da Copa do Mundo, nos pontos de atendimento dos Procons e nas unidades da ANAC.

31/05/2014

ANAC autoriza a abertura do Aeroporto Internacional Aluizio Alves (ASGA), em São Gonçalo do Amarante (RN). O ASGA foi o primeiro aeroporto federal a ser concedido à iniciativa privada, com prazo de 28 anos de concessão.

03/06/2014

Publicada a Decisão de Diretoria nº 52/2014, que complementa o conjunto de regras cujo objetivo é garantir o cumprimento do planejamento operacional de utilização de aeroportos por parte dos usuários do transporte aéreo e integrantes do setor durante a Copa do Mundo, observando-se as melhores práticas de segurança de voo.

06/06/2014

A ANAC e a Agência Federal de Aviação dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration* - FAA) formalizam parceria de cooperação para a vigilância continuada na fabricação de motores produzidos pela GE Celma, fábrica da *General Electric* no Brasil. A parceria — que surgiu após a decisão da GE de produzir no País os motores CF34-10E, utili-

zados nas aeronaves E190 e E195 da Embraer — proporciona à ANAC a possibilidade de trocar informações básicas sobre os processos de certificação e familiarização com os procedimentos da FAA.

09/06/2014

A ANAC disponibiliza para empresas aéreas sistema de consulta a movimentação de pista e a disponibilidade de terminal nos aeroportos coordenados durante a Operação Especial Copa do Mundo FIFA 2014. O sistema *Online-Slot-Coordination* (OSC) é utilizado por diversos aeroportos em todo o mundo e permite a divulgação dos espaços disponíveis para solicitação de slots.

11/06/2014

Diretoria da ANAC aprova a isenção temporária de requisitos para utilização do ILS CAT II (operação por instrumentos) no Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre (RS).

13/06/2014

Abertura da Audiência Pública nº 12/2014 sobre a revisão das normas que regulamentam a apresentação de documentos e de demonstrações contábeis à ANAC pelas empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público e os serviços aéreos públicos especializados. Mais uma proposta de norma resultado de tema que estava na Agenda Regulatória 2014.

14/06/2014

ANAC autua a operadora de aeronave *Acess Canada Limited* por operar em desacordo com o *slot* (horário de pouso e decolagem) previsto e com o tempo de solo permitido, além de ter deixado de operar os demais *slots* alocados, em descumprimento à Resolução ANAC nº 316/2014.

20/06/2014

A ANAC aprova a Emenda nº 3 ao RBAC nº 61, que prorroga por mais três meses o prazo de novos requisitos que entrariam em vigor nos dias 21 e 22 de junho de 2014 – tema constante da Agenda Regulatória 2014.

30/06/2014

Início da Audiência Pública nº 13/2014, sobre proposta de norma que dispõe sobre o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias vigentes e estabelece regras para arrecadação e recolhimento dessas tarifas, em substituição à Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011 – tema constante da Agenda Regulatória 2014.

03/07/2014

Abertura da Audiência Pública nº 14/2014, que propõe a criação do Programa iBR2020, que visa a incentivar a atividade de certificação de projetos de aeronaves de pequeno porte que ultrapassam as características das aeronaves leves esportivas, bem como propiciar um ambiente de maior conhecimento em certificação de projetos de aviões de pequeno porte no País. Trata-se de mais um tema constante da Agenda Regulatória 2014.

09/07/2014

O Conselho de Aviação Civil (CONAC) anuncia novas regras para distribuição de slots no Aeroporto de Congonhas (SP). A medida teve como objetivo otimizar o uso da infraestrutura do aeroporto e diversificar a oferta de voos, bem como aumentar a competitividade entre as empresas aéreas.

15/07/2014

Inicia-se a Audiência Pública nº 15/2014, que trata da revogação da concessão de desconto de 50% sobre o Preço Unificado

(valor da tarifa de embarque + tarifa de pouso) das operações de aeronaves de asas rotativas (helicópteros) nos aeródromos brasileiros, conforme estabelecido no art. 25 da Portaria 631/DGAC, de 28 de abril de 2003.

17/07/2014

Abertura da Audiência Pública nº 16/2014, sobre o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC), produto de um projeto prioritário da Agência e também previsto na Agenda Regulatória 2014.

23/07/2014

A ANAC autua a concessionária Aeroportos Brasil - Viracopos S/A, operadora do aeroporto de Viracopos em Campinas (SP), por deixar de cumprir o prazo de entrega das ampliações previstas no 1º ciclo de investimentos (Fase I-B) do contrato de concessão.

25/07/2014

Encerramento da Operação Copa do Mundo 2014 da ANAC. Durante o período, foram contabilizadas 236 mil movimentações aéreas (uma média de cinco pousos ou decolagens por minuto), com destaque para os baixos índices de atrasos e cancelamentos de voo registrados.

12/08/2014

A ANAC entrega certificado da aeronave EMB-550 (Legacy 500) da Embraer, novo modelo de avião executivo da empresa.

27/08/2014

Em Brasília, a ANAC recebe homenagem no Prêmio Boa Viagem, organizado em parceria entre a Secretaria de Aviação Civil (SAC), a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero) e o Instituto

Brasileiro de Turismo (Embratur), pelos serviços prestados no período da Copa do Mundo FIFA 2014.

04/09/2014

A justiça suspende parcialmente os efeitos do art. 100, § 1º, da Resolução ANAC nº 293, de 19 de novembro de 2013. Com isso, foi suspensa a contratação do seguro proporcional ao número de assentos para proprietários ou operadores de aeronaves destinadas aos serviços aéreos privados sem fins comerciais.

11/09/2014

Publicada a Resolução ANAC Nº 342/2014, que padroniza a apresentação à Agência dos documentos e das demonstrações contábeis das empresas brasileiras de serviços aéreos públicos. Essa norma também foi resultado de tema que estava na Agenda Regulatória 2014.

15/09/2014

A ANAC aprova a Emenda nº 4 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61), que estabelece procedimentos para a emissão de licenças, habilitações e certificados para pilotos – tema constante da Agenda Regulatória 2014.

15/09/2014

Começa a vigorar a Instrução Suplementar nº 141-001, Revisão A (IS 141-001A), da ANAC. Com a publicação da norma, as escolas de aviação civil que possuem ao menos um curso teórico ou teórico-prático homologado pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 141 deverão comunicar à ANAC a relação de alunos matriculados e concluintes.

22/09/2014

A ANAC disponibiliza na internet um questionário com o objetivo de reunir subsí-

dios para a elaboração do novo Planejamento Estratégico da Agência, com vigência de 2015 a 2019. A pesquisa visava identificar tendências e eventos futuros a partir de opiniões de um grupo de especialistas e demais interessados em temas da aviação civil, e seus resultados serviram para auxiliar a ANAC na identificação de questões estratégicas do setor, na tomada de decisões e na definição de estratégias para os próximos cinco anos.

26/09/2014

A ANAC anuncia a redistribuição de *slots* (horários de pousos e decolagens) para a aviação regular do Aeroporto de Congonhas (SP), de acordo com as diretrizes da Resolução nº 3/2014 do Conselho de Aviação Civil (CONAC), que visam à otimização da alocação de *slots* e à melhoria da prestação do serviço público aos usuários de transporte aéreo. Essas diretrizes foram regulamentadas pela ANAC por meio da Resolução nº 336/2014.

13/10/2014

A ANAC inicia consulta dirigida para a elaboração de sua próxima Agenda Regulatória, referente ao biênio 2015/2016. Participaram da consulta representantes, profissionais, empresários, estudantes, acadêmicos, pesquisadores do setor de aviação civil e demais interessados no tema.

15/10/2014

Em Brasília, a ANAC lança o primeiro Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil. O documento reúne dados de 2005 a 2013 sobre a emissão de poluentes atmosféricos e servirá de base para estudos internacionais de monitoramento de emissão de gases, além de fomentar programas ambientais e de eficiência energética na aviação civil brasileira.

15/10/2014

Divulgado o Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2013. Entre as principais informações disponíveis no Anuário, destaca-se a demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros. Entre 2004 e 2013, em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), a demanda apresentou alta de 203%. Trata-se do maior nível dos últimos dez anos, com índice médio anual de 13,1%. Neste mesmo período, o crescimento do transporte aéreo doméstico por ano representou mais de 3,7 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, e mais de 13 vezes o crescimento da população.

17/10/2014

A Ouvidoria da ANAC divulga pesquisa de satisfação realizada em um universo de 5.460 usuários atendidos no ano de 2013 e no primeiro semestre de 2014. O objetivo da pesquisa foi avaliar a satisfação sobre o atendimento prestado, o tempo de atendimento e a qualidade das respostas encaminhadas pela Agência.

30/10/2014

Publicada a Instrução Suplementar (IS) nº 91.21-001, que facilita o processo de autorização para a liberação de equipamentos eletrônicos a bordo (tais como celulares, *tablets* e câmeras fotográficas), em todas as fases do voo – tema constante da Agenda Regulatória 2014.

30/10/2014

Publicado o programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte denominado iBR2020. De adesão voluntária por fabricantes brasileiros de aviões e com vigência até 2020, o programa faz parte de um tema da Agenda Regulatória da ANAC para 2014. O objetivo é incentivar as empresas

brasileiras fabricantes de aeronaves de pequeno porte a adquirirem conhecimento na Certificação de Tipo de aviões.

07/11/2014

ANAC inicia processo de consulta pública sobre revisão das Condições Gerais de Transporte Aéreo (Portaria nº. 676/2000) – tema constante da Agenda Regulatória 2014.

10/11/2014

A ANAC lança o projeto ‘Pacto pela Acessibilidade’, que busca uma construção participativa de soluções para as situações que podem afetar Pessoas com Deficiência durante viagens aéreas. O projeto envolve a aplicação de uma pesquisa, cujas informações nortearão o planejamento da fiscalização da acessibilidade.

21/11/2014

A ANAC encerra, durante a XXI Assembleia da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), na Guatemala, seu mandato na presidência da CLAC no biênio 2013-2014.

25/11/2014

A ANAC e o IBAMA concluem Operação Pôr-do-Sol, que consistiu na apreensão de aeronaves irregulares e em operação de transporte de carga proibida em Novo Progresso (PA). A operação contou com o apoio da Polícia Militar do Estado do Pará e da Força Nacional.

28/11/2014

A ANAC autoriza o Aeroporto do Galeão a receber aeronaves A380 e B747-8, as maiores aeronaves de passageiros em operação no mundo.

09/12/2014

A ANAC reforça fiscalização com a Operação Feliz 2015, no período de 10 de dezembro de 2014 a 11 de janeiro de 2015, nos 12 principais aeroportos do país. Mais de 300 servidores trabalharam em turnos, para cobrir os períodos de maior movimento e fluxo de passageiros.

22/12/2014

A ANAC divulga base dos Dados Estatísticos do Transporte Aéreo no Brasil. Os relatórios contemplam dados de empresas brasileiras e estrangeiras (no que se refere às etapas que possuem origem ou destino no Brasil) e apresentam a quantidade de passageiros, carga e mala postal transportados, distância percorrida e combustível consumido.

23/12/2014

A ANAC abre audiência pública para discutir proposta de metodologia de cálculo do Fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários para o quinquênio 2015-2019, decorrente da primeira Revisão dos Parâmetros de Concessão previsto no contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (RN).

23/12/2014

A ANAC abre Audiência Pública para discutir proposta de metodologia para aplicação do Fator Q do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (RN).

29/12/2014

A ANAC e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR) assinam um acordo (Termo de Execução Descentralizada) para capacitação de profissionais de aviação civil, mediante oferta de bolsas de estudos para a formação prática de novos pilotos de avião.

29/12/2014

O novo Plano Estratégico para o período de 2015 a 2019 é aprovado pela Diretoria da ANAC.



7. GESTÃO INTERNA

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 IN nº. 66.

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.

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, a partir do que a ANAC passou a fazer uso de boas práticas internacionais em gerenciamento de projetos. No ano de 2014, a carteira de projetos prioritários da ANAC continha nove iniciativas, quando foram aprovados mais quatro projetos prioritários, quais sejam:

- **Preparação para a auditoria USOAP CMA (OACI):** tem 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. É essencial que a Agência obtenha bons resultados na auditoria, a fim de que o Estado Brasileiro continue 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*).
- **Padronização do processo de julgamento de autos de infração:** visa possibilitar que as ações relativas ao julgamento dos autos de infração sejam realizadas de forma automatizada, desde a autuação até 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 prover serviços da área de gestão de pessoas com mais celeridade e eficiência, a partir da utilização de uma ferramenta integrada.

Destaque:**Projetos prioritários encerrados em 2014:**

Dois importantes projetos prioritários, foram concluídos em 2014: **Elaboração do Plano de Contingência para Eventos Críticos e Gestão da Fiscalização.**

O **Projeto Prioritário para Elaboração do Plano de Contingência para Eventos Críticos** consistiu na elaboração dos procedimentos, mecanismos, responsabilidades e protocolos que serão adotados pela ANAC em situações de crise decorrente de eventos que degradem a segurança, o bom funcionamento e a qualidade do transporte aéreo. De forma geral, a implantação deste projeto contribui para a promoção na ANAC de uma cultura propícia para a atuação em crises, minimizando seus impactos negativos e possibilitando oportunidades de melhoria para o sistema de aviação civil e para o funcionamento da Agência. Assim, a ANAC se prepara para atuar em eventos críticos que possam ameaçar significativamente o sistema de aviação civil.

Saiba Mais:

A conclusão do projeto prioritário resultou na Instrução Normativa nº 78, de 20 de março de 2014, que institui a política de gerenciamento de crise no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC < <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/IN/2014/IN2014-0078.pdf> >

O **Projeto Prioritário de Gestão da Fiscalização** teve como principais objetivos tornar mais claro o relacionamento entre os processos de normatização (estabelecimento de requisitos) e de fiscalização (verificação do cumprimento dos requisitos) e melhorar o planejamento da fiscalização, levando em conta aspectos como risco, criticidade e incerteza.

Os resultados deste projeto prioritário possibilitam que a Agência possa combinar os dados de várias fiscalizações para se obter um perfil de risco do regulado dentro de uma classe de fiscalização. Com isso, o planejamento das fiscalizações da Agência ganha um grande aliado: a informação. A Agência poderá priorizar a fiscalização sobre aqueles regulados que possuem problemas maiores ou sobre os quais possui uma quantidade incerta de informações, em vez de simplesmente efetuar fiscalizações em uma frequência pré-estabelecida, que não leva em consideração essas variáveis.

Considerado inovador por possibilitar a combinação de dados de várias ações de fiscalização, no intuito de obter um perfil de risco do regulado, o projeto tem atraído a atenção de outras autoridades de aviação civil internacionais.

Saiba Mais:

A conclusão do projeto prioritário resultou na Instrução Normativa nº 81, de 19 de dezembro de 2014 que estabelece os Elementos de Fiscalização da Agência Nacional de Aviação Civil < <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/IN/2014/IN2014-0081.pdf> >

GESTÃO DE PESSOAS

Concurso público: curso de formação e posse de novos servidores

Por meio da Portaria nº 447, de 20 de fevereiro de 2014, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, foi publicada a prorrogação da validade do último concurso público da ANAC, homologado em 2013. O Ministério autorizou ainda o acréscimo de 78 vagas para preenchimento do quadro de pessoal da Agência, por meio da Portaria nº 35, de 20 de janeiro de 2014.

Desse modo, no ano de 2014 foram nomeados 92 candidatos. Neste total, estão inseridas as vagas dos candidatos que não tomaram posse e/ou não entraram em exercício, e vacâncias dos candidatos que ingressaram por meio desse concurso, mas que não permaneceram no quadro funcional da Agência.

É importante destacar também que, por haver vagas disponíveis para o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil, a ANAC realizou o segundo curso de formação para o cargo no mês de outubro de 2014. Foram convocados para o segundo Curso de Formação 70 candidatos aprovados na primeira fase, dos quais 36 foram nomeados.

Programa de Qualidade de Vida no Trabalho - PQVT

No âmbito do Programa de Qualidade de Vida no Trabalho (PQVT), foram desenvolvidas em 2014 ações relacionadas à valorização, ao bem-estar e à saúde, com destaque para a realização de diagnóstico sobre a percepção coletiva dos colaboradores quanto à Qualidade de Vida no Trabalho. A pesquisa foi aplicada no segundo semestre de 2014, e seus resultados subsidiaram a proposta de Política e Programa de Qualidade de Vida no Trabalho da ANAC (PPQVT).

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 assegurar uma capacitação de qualidade, em 2014 foram celebrados importantes Termos de Cooperação. Exemplo disso foi a assinatura, em dezembro de 2014, de um Termo de Execução Descentralizada (TED) com a Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), que envolveu a realização de cursos destinados aos gestores da Agência. A iniciativa faz parte do Programa de Desenvolvimento Gerencial e de Lideranças (PDGL/ANAC), voltado para o aprimoramento da qualificação do quadro dirigente nas áreas de gestão de pessoas, liderança e autoconhecimento.

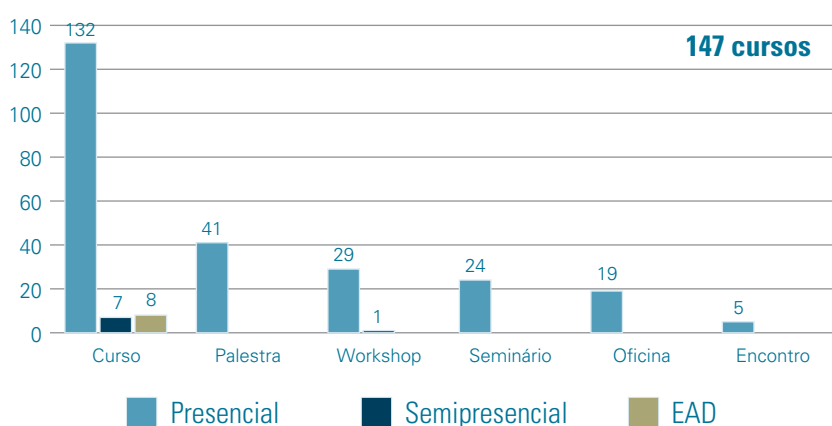
No que se refere à cooperação internacional, a ANAC firmou com a Direction Générale de l'Aviation Civil (DGAC), autoridade de aviação civil da França, um Acordo de Cooperação Técnica para a formação de servidores da Agência e o aprimoramento do intercâmbio de conhecimentos entre os diversos atores e países no âmbito da aviação civil. Os cursos, que serão realizados na École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), em Toulouse (França), podem ser de curta duração ou em nível de especialização. Como resultado desta cooperação, em 2014 04 servidores foram cursar o Programa de Mestrado na ENAC nos cursos: "Airport Management" – (1 servidor); "Communication Navigation, Surveillance and Satellite Applications for Aviation" – (1 servidor) e "Aviation Safety Aircraft Airworthiness" – (2 servidores).

Com o objetivo de manter o alinhamento entre a capacitação e as atividades cotidianas realizadas na Agência, deu-se início ao mapeamento de competências, iniciativa que permitirá a gestão de necessidades de capacitação e de racionalização de seu planejamento.

A Agência promoveu internamente diversos cursos, palestras e seminários, nas modalidades presencial, semipresencial e EAD. O conteúdo abordado nesses cursos é

continuamente revisto e atualizado, de modo a garantir que os profissionais do Sistema da Aviação Civil (públicos interno e externo) tenham acesso às discussões mais relevantes no âmbito da aviação civil. Os instrutores são servidores especializados em diversas áreas, em contato direto com os conhecimentos sensíveis ao Sistema da Aviação Civil no Brasil e no mundo.

Figura 13 - Capacitação interna por tipo de evento



Durante o exercício de 2014, foram contabilizadas 5.032 matrículas de servidores em eventos de capacitação, das quais 1.019 (20%) foram realizadas em instituições educacionais do Brasil ou do exterior, com ou sem custo de inscrição, ao passo que 4.013 (80%) foram executadas internamente.

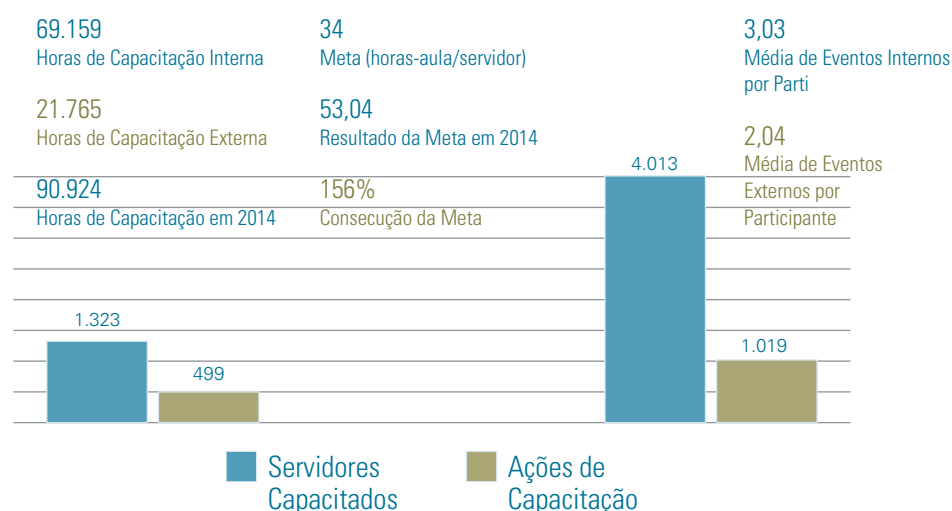
Quanto aos eventos de capacitação interna, o Plano Anual de Capacitação alcançou 1.323 servidores, em um total de 69.159 horas de capacitação destinadas aos quadros da Agência. Com base no total de 1.713 servidores, tem-se o percentual de 77,1% de servidores capacitados, com média de 40,3 horas de

treinamento interno por servidor.

Além disso, 499 servidores foram capacitados por meio de cursos e treinamentos externos, que somaram 21.765 horas de instrução distribuídas em 1.019 ações educacionais, e mais de 180 bolsistas participaram do Programa de Capacitação em Idiomas (PCI), que oferece incentivos em cursos de inglês, espanhol, francês, alemão, mandarim e português.

No total, em 2014 foram capacitados 1.323 colaboradores internos e 1.946 participantes externos, totalizando 3.269 pessoas.

Figura 14 - Capacitação ANAC - quantidade de servidores capacitados e ações de capacitação



Destaque

Gestão do Conhecimento

A ANAC está entre as Agências Reguladoras brasileiras que mais se destacam na Gestão do Conhecimento, com mais de 50% de práticas implementadas na área. De acordo com pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) divulgada em 2014, a ANAC apresenta o segundo melhor desempenho na área de Gestão do Conhecimento, atrás apenas da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

Intitulada “Gestão do Conhecimento na Administração Pública - O que mudou no período 2004–2014”, a pesquisa teve como objetivo avaliar a situação atual da institucionalização da Gestão do Conhecimento na administração pública federal brasileira, em comparação com o ano de 2004. Ao todo, foram pesquisadas 100 instituições, de todos os poderes da União.

Os resultados da pesquisa foram divulgados no dia 29 de outubro de 2014, em Brasília, e serão úteis para a definição de políticas e estratégias de Gestão do Conhecimento na ANAC.

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 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 alocados na Lei Orçamentária Anual (LOA) - 2014 para a execução do programa de trabalho da ANAC, no montante de R\$ 449,8 milhões, não foram suficientes para atender às 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, bem como para a realização de despesas com benefícios a servidores. Excetuam-se desse montante os recursos alocados em Reserva de Contingência, que perfizeram um total de R\$ 97,8 milhões.

Para as despesas discricionárias da ANAC, foram alocados, inicialmente, R\$ 183,5 milhões, dos quais R\$ 3,6 milhões foram remanejados por meio de crédito suplementar para o Ministério da Defesa, para a realização de avaliação médica do Sistema de Aviação Civil.

Os remanejamentos efetivados no exercício de 2014 resultaram na redução do montante alocado para despesas discricionárias, num total de R\$ 178,9 milhões. Entretanto, em virtude da necessidade de cumprimento da meta fiscal para o exercício, os órgãos centrais do Governo (como os ministérios da Fazenda e do Planejamento) foram levados a limitar o

montante de despesas a ser empenhado pela Agência em R\$ 168,7 milhões. Por fim, ressalte-se que a execução das despesas discricionárias atingiu um patamar de 96% desse limite, ou seja, foram executados recursos da ordem de R\$ 161,9 milhões, dos quais R\$ 16 milhões foram destinados a investimentos.

Controle

No exercício de 2014, foram realizados na ANAC 11 trabalhos de auditoria, os quais produziram 39 recomendações. Além disso, a ANAC recebeu e atendeu no prazo 36 demandas do Tribunal de Contas da União (TCU) e 9 da Ciset/PR. Veja a seguir:

Quadro 6 - Demandas do TCU e Ciset

TCU	Demandas
Auditorias	2
Diligências	10
Comunicações	18
Pedidos de Informações/ Requisições	6
Ciset	Demandas
Auditorias	1
Diligências	1
Comunicações	5
Pedidos de Informações/ Requisições	2

Fonte: ANAC



8. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE E REPRESENTAÇÃO INSTITUCIONAL

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.

OUVIDORIA

Em 2014, a Ouvidoria da ANAC recebeu 3.873 manifestações (volume que representa 70% do total de registros de 2013) e respondeu a 96,6% dessas demandas. Em comparação com o ano de 2012, houve redução de quase 50% nas manifestações registradas.

Uma pesquisa realizada pela ANAC mostrou que a satisfação com a atuação da Ouvidoria aumentou em 2014. Envolvendo 1.631 participantes, a pesquisa concluiu que a satisfação com o atendimento, classificado como ótimo e bom, passou de 24% em 2013 para 45% em 2014. Já a satisfação com o tempo de resposta passou de 28% para 50%, ao passo que o nível de qualidade da resposta subiu de 22% para 40%.

FALE COM A ANAC

A ANAC mantém canais permanentes de atendimento eletrônico e telefônico para o registro de denúncias, reclamações e sugestões sobre os entes regulados ou fiscalizados pela Agência. Veja a seguir detalhes sobre as manifestações registradas em 2014:

Quadro 7 - Manifestações registradas no Call Center e Sistema Focus - 2013 e 2014

	DESCRIÇÃO	2014	2013	Comparativo
Call Center Fale com a ANAC	Call Center Fale com a ANAC			
	Ligações Recebidas	112.129	132.390	-15,3%
	Ligações Abandonadas	752	944	-20,3%
	Opções mais acessadas no Call Center			
	Ligações sobre Serviços da ANAC	53.088	66.649	-20,3%
	Ligações sobre Entes Regulados	42.727	46.997	-9,1%
	Ligações para a Ouvidoria	8.562	9.817	-12,8%
Sistema Focus - Manifestações registradas	Formas de entrada de manifestações			
	Manifestações registradas pelo Call Center	47.027	67.855	-30,7%
	Internet	12.201	12.856	-5,1%
	Atendimento presencial	4.127	2.272	81,6%
	Meio físico (cartas, fax etc.)	9	82	-89,0%
	Tipos de manifestações			
	Pedidos de Informação	41.256	61.299	-32,7%
	Reclamações	17.774	14.229	24,9%
	Denúncias contra Entes Regulados	384	408	-5,9%
	Outras demandas	3.950	7.129	-44,6%
	Descrição das Manifestações recebidas			
	Informações sobre Serviços da ANAC	25.172	40.563	-37,9%
	Manifestações sobre Empresas Aéreas	16.730	12.517	33,7%
	Informações sobre Legislação de Aviação Civil	12.953	17.971	-27,9%
	Manifestações encaminhadas à Ouvidoria	3.828	5.514	-30,6%
	Demandas da Lei de Acesso à Informação	391	473	-17,3%
	Demais manifestações	8.118	11.541	-29,7%
	Total	67.192	88.579	-24,1%
	% Manifestações concluídas*	95,4%	99,3%	
	Serviços da ANAC mais demandados			
	Banca/ Bolsas/ Cursos/ Concursos/Escolas	4.914	8.997	-45,4%
	CHT/ Código ANAC	2.916	3.844	-24,1%
	Acesso a Sistemas da ANAC	1.351	147	819,0%

Sistema Focus - Manifestações registradas	Passageiros - Assuntos mais recorrentes			
	Atendimento	4.137	3.479	18,9%
	Bagagem	3.983	3.001	32,7%
	Cancelamento de voo	2.299	1.528	50,5%
	Bilhete Aéreo	2.182	2.053	6,3%
	Atraso de voo	1.924	1.224	57,2%
	Demais assuntos	2.205	1.232	79,0%
	Totais por companhia			
	TAM	5.106	4.142	23,3%
	Gol	4.570	3.303	38,4%
Azul	2.511	2.066	21,5%	
Avianca	1.399	975	43,5%	
Demais companhias	3.144	2.031	54,8%	

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

Fontes: Sistema Focus e REDIT/Tellus

Data de extração: 09/01/2015

Verifica-se que houve uma redução de aproximadamente um quarto no número de manifestações registradas no canal de comunicação da ANAC entre os anos de 2013 e 2014. Essa redução foi motivada principalmente pelo trabalho de melhoria da qualidade do atendimento, quando a Agência investiu em sua transparência ativa e na otimização do tempo de resposta ao cidadão.

A ampliação da disponibilização de informações gerais sobre aviação civil e sobre os serviços prestados pela ANAC possibilitou que parte da demanda por informações, tanto dos regulados da Agência quanto dos cidadãos em geral, fosse suprida com a simples consulta ao sítio eletrônico da ANAC.

A Agência também atuou na melhoria do processo de atendimento, conquistando uma diminuição no tempo de resposta ao cidadão. Esse fato minimizou ligações e manifestações registradas por usuários que anteriormente

entravam em contato em cobrança da finalização do seu registro.

Atualmente, a ANAC responde 79% das manifestações recebidas em até 1 dia útil.

LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO

A Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), sancionada em novembro de 2011 e em vigor desde 16 de maio de 2012, visa a regulamentar o direito constitucional de acesso às informações públicas. Nela, estão previstos prazos e procedimentos para o fornecimento de informações ao cidadão aplicáveis aos três poderes da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

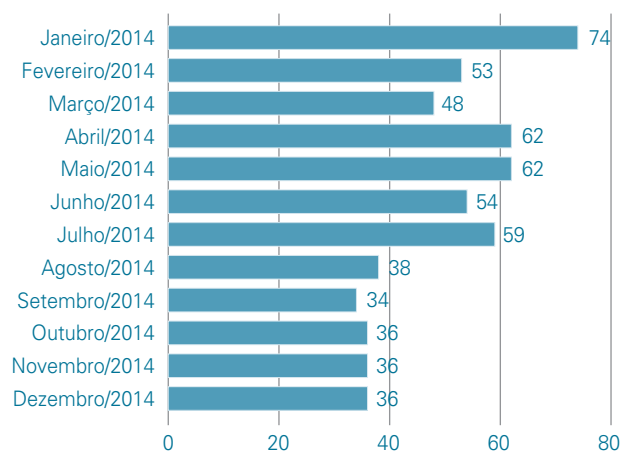
Os detalhes sobre a execução da Lei no Poder Executivo Federal — tais como procedimentos, recursos e classificação de informações sob restrição de acesso — encontram-se

no Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012. No âmbito da ANAC, os procedimentos para o atendimento dessas demandas estão dispostos na Instrução Normativa nº 70, de 30 de abril de 2013.

Em 2014, foram registrados 592 pedidos de acesso à informação na ANAC, com média de 49,33 pedidos por mês e tempo médio de resposta de 19 dias. Do total de pedidos, 94,25% foi realizado por pessoas físicas, e outros 5,75% por pessoas jurídicas.

A Figura 15 mostra a evolução das manifestações via LAI recebidas ao longo de 2014.

Figura 15 - Quantidade de pedidos via LAI registrados mensalmente



O Quadro 8 mostra a distribuição das solicitações quanto às características e aos temas.

Quadro 8 - Características dos pedidos de acesso à informação

Características dos pedidos de acesso à informação			
Total de perguntas:	634	Total de solicitantes:	435
Perguntas por pedido:	1,08	Maior número de pedidos feitos por um solicitante:	22
		Solicitantes com um único pedido:	364
Temas das solicitações			
Categoria e assunto	Quantidade	% de Pedidos	
Transportes e trânsito - Transporte Aéreo	587	99,16%	
Transportes e trânsito - Trânsito	1	0,17%	

ANAC E PODER LEGISLATIVO

Em 2014, as Casas Legislativas do Congresso Nacional apresentaram as seguintes proposições com temas afetos à Agência: dez novos Projetos, dezessete Requerimentos de Informação, duas Indicações e vinte e oito Requerimentos de Audiência Pública. Foram temas recorrentes nas proposições as concessões aeroportuárias, a situação da aviação na região amazônica e o alto custo das passagens aéreas, entre outros.

Além disso, foram atendidos cerca de duzentos e quarenta pleitos (solicitações em geral) de parlamentares, a maioria relacionada a escolas de aviação, homologação e reabertura de aeroportos, e criação e cancelamento de rotas aéreas.

Ao longo de 2014, foram apresentados vinte e oito requerimentos para a realização de audiências públicas, tendo havido seis audiências com a participação de representantes da Agência em que se debateu a aviação civil no país.

Além disso, cerca de 30 projetos de interesse da Agência sofreram algum tipo

de movimentação nas Casas do Congresso Nacional. Grande parte desses projetos trata dos seguintes assuntos: ampliação do capital estrangeiro no setor aéreo, direitos dos usuários de transporte aéreo, configuração interna das aeronaves e reserva de assentos, descontos e gratuidade do transporte aéreo para passageiros idosos ou com necessidades especiais, restrições ao regime de liberdade tarifária e regras de acessibilidade no transporte aéreo de passageiros.

CONSELHO CONSULTIVO

Foram realizadas em 2014 quatro reuniões do Conselho Consultivo, órgão que tem por finalidade assessorar a Agência na implementação da política de aviação e dos planos, programas, projetos e atividades dela derivados. O Conselho conta com a participação institucional da comunidade de aviação civil, tendo em sua composição organizações representativas dos usuários de serviços aéreos, aviação geral, aeroclubes, empresas aéreas, exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária, indústria aeronáutica e manutenção aeronáutica, trabalhadores da aviação civil, empresas prestadoras de serviços auxiliares e instituições de formação de pessoal da aviação civil.

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 2014, foram realizados 58 eventos da Ação Nacional, que resultaram na capacitação de 2.277 pessoas.

Veja a seguir os principais eventos realizados:

SAERTEC Operadores Aeroagrícolas

O Seminário Técnico de Aeronavegabilidade Continuada (SAERTEC) Operadores Aeroagrícolas foi realizado pela ANAC, em parceria com o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG), no dia 6 de dezembro de 2014, em Porto Alegre (RS). Destinado a representantes das áreas de operação e manutenção de operadores da aviação civil, bem como de oficinas de manutenção aeronáutica, o seminário teve como objetivo aproximar a ANAC dos operadores aeroagrícolas da região Sul do País.

SAERTEC 91, 121, 135 e 145

O Seminário Técnico de Aeronavegabilidade (SAERTEC) 91, 121, 135 e 145 foi realizado em São Paulo (14/05), Rio de Janeiro (29/05), Curitiba (06/08), Goiânia (20/08), Rio de Janeiro (24/09), Belo Horizonte (08/10), São Paulo (22/10) e Manaus (26/11). O objetivo do seminário foi divulgar regulamentações, procedimentos e processos da ANAC, de forma a melhorar a interface dos regulados com a Agência — além de coletar sugestões das empresas reguladas acerca de temas relacionados à área de Aeronavegabilidade.



AÇÃO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

levando a segurança operacional até você

SAERTEC - Grandes Modificações ao Projeto de Tipo

Promovido pela ANAC no dia 07/08, em São José dos Campos (SP), o Seminário Técnico de Aeronavegabilidade (SAERTEC) - Grandes Modificações ao Projeto de Tipo teve por objetivo apresentar uma visão geral da certificação de Grandes Modificações ao projeto de tipo, os regulamentos, os procedimentos aplicáveis e as práticas na condução de um processo.

2º Workshop para regulamentação de RPAS

Realizado em São José dos Campos nos dias 19 e 20 de fevereiro, o 2º *Workshop* para Regulamentação de Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) teve como objetivo divulgar o andamento dos trabalhos de desenvolvimento de regulamentação futura sobre o assunto, a fim de informar o mercado e permitir que os regulados pudessem planejar suas ações, além de obter feedback sobre a proposta de ato normativo referente a operações não experimentais de RPAS.

Workshop com construtores de balões tripulados

Realizado no dia 25 de fevereiro, em São José dos Campos (SP), o *workshop* destinou-se a representantes de empresas, instituições e associações envolvidas com a construção de balões tripulados e suas partes, tendo como objetivo orientar os participantes sobre os regulamentos aplicáveis à certificação de balões tripulados, promovendo a participação social e a melhoria da qualidade regulatória.

4º Workshop de Fabricação de Aeronaves de Pequeno Porte no Brasil

Voltado prioritariamente para fabricantes de aeronaves leves, associações ligadas ao assunto e servidores da ANAC, o 4º *Workshop*

de Fabricação de Aeronaves de Pequeno Porte no Brasil foi realizado no dia 15/04/2014, em São Paulo. O objetivo foi debater dados sobre o mercado de aeronaves de pequeno porte e aspectos relacionados à regulamentação e à certificação do setor.

5º Workshop de Fabricação de Aeronaves de Pequeno Porte no Brasil

Realizado nos dias 5 e 6 de novembro de 2014, no Rio de Janeiro, o *workshop* teve como objetivo debater dados sobre o mercado de aeronaves de pequeno porte e aspectos relacionados à regulamentação e à certificação do setor.

Ação de Aeronavegabilidade em Belém

Realizada com o objetivo de aproximar a ANAC dos usuários e tratar de assuntos relacionados à Aeronavegabilidade, a Ação de Aeronavegabilidade aconteceu no dia 28/03, em Belém (PA).

Seminário sobre a Resolução nº 293 do RAB

Realizado em São Paulo (08/05/2014), Brasília (11/09/2014), Belo Horizonte (09/10/2014) e São José dos Campos (27/11/2014), o evento teve como objetivo apresentar as mudanças advindas com a nova Resolução ANAC nº 293, que dispõe sobre as atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). Durante o evento, foram abordados também aspectos relativos ao Registro Internacional, criado a partir da Convenção da Cidade do Cabo, e seu Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico.

Workshop sobre participação da sociedade no processo normativo da ANAC

Realizado nas cidades de Brasília (24/04), São Paulo (25/04), São José dos Campos

(29/04) e Rio de Janeiro (30/04), com o objetivo de intensificar e melhorar a participação social no processo normativo da Agência, bem como debater e receber contribuições sobre melhores mecanismos e formatos de participação da sociedade no processo normativo.

Oficinas sobre risco da fauna e ruído aeronáutico

Promovidas pela ANAC nas cidades de Confins (MG), nos dias 15 e 16 de maio, e Fortaleza (CE), nos dias 28 e 29 de maio. Os eventos tiveram como objetivo disseminar o conteúdo do futuro Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 164, que trata do tema.

II Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo

Realizada na cidade de São Paulo (SP), entre os dias 18 e 22 de agosto de 2014, a II Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo teve como principal objetivo contribuir para a melhoria da qualidade das informações relacionadas ao acompanhamento de mercado do transporte aéreo no Brasil. O evento foi voltado aos profissionais das empresas de transporte aéreo que operam no Brasil e contou com a participação de 155 profissionais de 35 empresas diferentes e entidades ligadas ao setor. Na ocasião, as discussões foram distribuídas em oito painéis abordando a regulamentação aplicável e os procedimentos de apuração dos diversos tipos de informações periodicamente remetidos à ANAC pelas empresas.

Ação de Aeronavegabilidade em Manaus

Realizada no dia 25/08, em Manaus (AM), a Ação de Aeronavegabilidade teve como público-alvo representantes de Organizações de Manutenção RBAC 145, empresas de Táxi-aéreo RBAC 135 e Operadores de aereo-

naves. O objetivo foi aproximar a ANAC dos Provedores de Serviço da Aviação Civil (PSAC) da região, apresentar detalhes sobre regulamentos da Agência e receber sugestões das empresas.

Reunião sobre desenvolvimento e produção de RPAS

Realizada no dia 4 de setembro de 2014, em São José dos Campos (SP), a reunião teve como público-alvo representantes de entidades públicas e privadas envolvidas com o desenvolvimento e produção de Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS), além de entes governamentais ligados ao assunto. Durante o evento, foi debatida a atualização da Instrução Suplementar 21-002, que trata da emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental para Aeronaves Remotamente Pilotadas.

II Jornada AVSEC

O evento foi realizado nos dias 2 e 3 de outubro de 2014, em Brasília, e reuniu profissionais da área de segurança da aviação civil pertencentes ao quadro de empresas aéreas, operadores de aeródromos, centros de instrução e da própria Agência. A Jornada AVSEC consistiu numa série de conferências nas quais foram abordadas questões relativas à segurança da aviação civil, com o objetivo de atualizar o Sistema de Aviação Civil quanto à nova legislação da área de segurança (AVSEC) e de familiarizar o Sistema de Aviação Civil com as discussões sobre segurança travadas em âmbito internacional, entre outros.

Ação de Aeronavegabilidade em Goiânia

Realizada em 26/05, em Goiânia (GO), com os Provedores de Serviço da Aviação Civil (PSACs) para tratar de assuntos relacionados à Aeronavegabilidade. Entre os temas que foram

debatidos durante o encontro, destacam-se assuntos relacionados aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil - RBAC 145 e 43 e as Instruções Suplementares - IS 145.009 e 145.151.

Ação de Aeronavegabilidade em Campo Grande

Realizada em Campo Grande (MS) no dia 03/10/2014, a Ação de Aeronavegabilidade teve por objetivo aproximar a ANAC dos usuários da aviação civil da região, apresentar detalhes sobre regulamentos da Agência e receber sugestões das empresas.

EVENTOS DE PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

O objetivo da promoção da segurança operacional é elevar o nível de consciência situacional e do comprometimento dos operadores de aviação civil quanto aos requisitos e melhores práticas em segurança operacional. Em 2014, destacam-se cinco cursos de Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) para provedores de serviços da aviação civil no Rio de Janeiro; um curso de SGSO para a Marinha do Brasil em São Pedro da Aldeia (RJ); um curso de SGSO para o Grupamento Tático Aéreo da Secretaria de Defesa Social de Recife (PE); e um curso de SGSO para os pequenos provedores de serviços em São José dos Campos (SP). A ANAC realizou ainda dois cursos básicos de Gerenciamento do Risco para pequenos provedores de serviços, ambos no Rio de Janeiro.

I Simpósio de Gerenciamento da Segurança Operacional

Promovido pela ANAC no Rio de Janeiro (RJ), entre os dias 28 e 29 de abril, o evento teve como objetivo discutir os problemas que afetam a segurança operacional na aviação civil, identificados pela Agência por meio da análise de dados e de tendências.

Seminário sobre Segurança Operacional da Aviação Geral

Promovido pela Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), organização que congrega autoridades de aviação civil dos países da América do Sul e da América Central, e pela Agência que regula a Aviação Civil nos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration* – FAA), com o apoio da ANAC, o evento foi realizado de 6 a 8 de maio de 2014, no Rio de Janeiro. O objetivo foi promover a integração regional das melhores práticas de segurança operacional da aviação geral — ou seja, as diversas modalidades de aviação que não incluam voos regulares, tais como aeronaves particulares, táxi-aéreo e serviços aéreos especializados.

II Simpósio de Gerenciamento da Segurança Operacional

Promovido pela ANAC nos dias 13 e 14 de novembro de 2014, no Rio de Janeiro, o Simpósio destinou-se a representantes de empresas aéreas, escolas de aviação civil, aeroclubes, aeroportos, gestores de segurança operacional e demais profissionais envolvidos com a segurança operacional. O objetivo foi discutir os problemas que afetam a segurança operacional na aviação civil, identificados pela ANAC por meio da análise de dados e tendências.

OUTROS EVENTOS PROMOVIDOS PELA ANAC

Além dos eventos da Ação Nacional de Aviação Civil, que são destinados a conscientizar e capacitar os regulados pela Agência, outras ações se fazem necessárias em relação a assuntos que se referem à melhoria da qualidade regulatória ou à participação e diálogo da ANAC com a sociedade. Neste sentido, os principais eventos promovidos pela Agência foram:

Workshop Performance Based Navigation

O *Workshop Performance Based Navigation*, que aconteceu de 21/01 a 23/01 em São Paulo, teve como objetivo familiarizar os participantes com o novo conceito de navegação por performance, realizando um intercâmbio de informações entre servidores da ANAC, a indústria e seus operadores, assim como estabelecer critérios para a capacidade de operação dessas novas tecnologias no Brasil.

Workshops sobre propostas de alteração ao RBAC 61

Realizados no Rio de Janeiro durante o mês de março, os eventos tiveram como objetivo apresentar as propostas de alteração ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61, que visam a tornar o regulamento mais claro, seguro e compatível com a realidade do mercado brasileiro. O RBAC 61 regulamenta licenças, habilitações e certificados para pilotos.

Reunião do Comitê Setorial Conjunto de Certificação

A ANAC e a Agência Europeia para Segurança da Aviação Civil (EASA) realizaram, no dia 23/04, a primeira reunião do

Comitê Setorial Conjunto de Certificação ou *Joint Sectorial Committee on Certification* (JSCC), para cooperação na área de certificação de produtos aeronáuticos. A reunião teve como objetivo dar início às atividades do JSCC, estabelecendo suas Regras de Procedimentos, e também formalizar a assinatura do *Technical Implementation Procedure* (TIP), previsto no Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil firmado entre Brasil e União Europeia em 14 de junho de 2010.

Reuniões participativas com a sociedade civil

Promovidas nos dias 19 e 21 de agosto de 2014, em Brasília, as reuniões participativas com a sociedade civil organizada tiveram por objetivo debater o processo de revisão e de consolidação das Condições Gerais de Transportes Aéreos (CGTA), atualmente regulamentadas pela Portaria nº 676/GC-5/2000. Participaram representantes da Indústria aeronáutica, agentes do Governo e órgãos de Defesa do Consumidor.

Workshop DCERTA - Propostas de alteração da atual Resolução ANAC nº 268/2013

Promovido pela ANAC com o objetivo de reunir sugestões para a melhoria da Resolução ANAC nº 268/2013 e de promover o intercâmbio de experiências entre representantes dos diversos setores envolvidos, o *workshop* foi realizado em duas edições: a primeira no dia 29 de setembro de 2014, no Rio de Janeiro, e a segunda no dia 30 de setembro de 2014, em São Paulo.

I Encontro Nacional de Facilitadores de CRM

Promovido pela ANAC nos dias 3 e 4 de novembro de 2014, no Rio de Janeiro, o evento teve como público-alvo profissionais

da aviação civil envolvidos com a gestão da segurança operacional e com o programa de treinamento de gerenciamento de recursos de equipe (CRM). O objetivo foi promover a atualização no campo dos fatores humanos na aviação, com ênfase nos treinamentos de CRM.

Seminário sobre Regulação dos Direitos dos Usuários do Transporte Aéreo

A ANAC realizou o evento em Brasília, nos dias 4 e 5 de dezembro de 2014, com o objetivo de promover o debate entre agentes diretamente afetados pela regulação de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária, no intuito de colher informações para o aprimoramento das ações da Agência em relação à defesa de direitos de usuários do transporte aéreo.

Defesa e Proteção dos Direitos dos Usuários

Em relação ao tema, a ANAC realizou as seguintes ações no curso de 2014: Seminários de legislação de serviço aéreos para Procons (Brasília, São Paulo, Mato Grosso e Goiânia) e Defensoria Pública do DF.

I Encontro dos Pioneiros da Certificação de Aviação Civil

Realizado no dia 23 de agosto de 2014, o I Encontro dos Pioneiros da Certificação de Aviação Civil no Brasil teve como objetivos resgatar a história e preservar a memória da Aviação Civil no País. O evento integrou a programação do III Encontro de Escritores e Jornalistas de Aviação, promovido também em agosto de 2014 pela Associação dos Pioneiros e Veteranos da Embraer (APVE), com o apoio institucional da ANAC, em São José dos Campos (SP).

COMUNICAÇÃO SOCIAL

As ações de Comunicação Social da ANAC têm por objetivos principais dar transparência à 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 2014, a ANAC implementou diversas iniciativas que permitiram maior disseminação de suas ações e de suas normas. Nas redes sociais, passou-se a atuar de forma mais proativa, com incremento de publicações de conteúdos que permitiram superar a marca de 54 mil seguidores, com destaque para usuários do transporte aéreo e pilotos de aeronaves – este número era de 7 mil no final de 2013.

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, 87 comunicados à imprensa, o que representa 10% mais atendimentos a pedidos de informação pela imprensa em relação a 2013, e concedidas 97 entrevistas a veículos de imprensa. O box da página seguinte detalha os números de atendimento à imprensa, além de outros relacionados às atividades de comunicação social da Agência.

A ANAC também produziu uma cartilha educativa trilingue (português, espanhol e inglês) para usuários brasileiros e turistas estrangeiros sobre a utilização do transporte aéreo no período da Copa, que foi distribuída nos principais aeroportos do país, bem como aos jornalistas que cobriam a competição e que estavam instalados no Comitê de Imprensa.

A publicação está disponível no portal da Agência na Internet (www.anac.gov.br).

Em relação aos eventos institucionais realizados em 2014, destacam-se as Reuniões de Consultas e Acordos Bilaterais com outros países e a LXXXVI Reunião do Comitê Executivo da CLAC. Além disso, a ANAC se fez representar em quatro grandes exposições com foco na aviação civil: Airport Infra Expo, Congresso SINDAG, EAB Air Show e LABACE.

A Comunicação Social em números - 2014

TIPO	2014	2013
Notas e <i>releases</i>	198	109
Demandas à imprensa	3.353	3.055
Coletivas de imprensa/ Entrevistas	155	97
Eventos realizados	143	94
Produtos diagramados	355	155
Publicações na internet	1.894	966

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 considerado o fórum mundial para a aviação civil, tendo como objetivo o

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

As atividades da ANAC desenvolvidas junto à OACI em 2014 são preparatórias para a 39ª edição da Assembleia Geral da OACI, programada para 2016. O ano de 2014 marcou o primeiro período do triênio de trabalhos, cuja pauta foi aprovada pelos 191 Estados-membros durante a 38ª Assembleia Geral da Organização, realizada em setembro e outubro de 2013.

Destaca-se a 14ª Reunião do Painel de Artigos Perigosos da OACI, evento promovido pela ANAC no Rio de Janeiro, nos dias 20 a 24 de outubro de 2014, que contou com a participação de mais de 90 especialistas de diversos países. O evento colocou o Brasil na rota de eventos técnicos de grande importância para o sistema de aviação civil internacional.

Foi também em 2014 que a ANAC passou a representar o Brasil na Junta Geral do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP) da OACI.

Término do mandato do Brasil como Presidente da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)

Em termos de protagonismo no cenário internacional, a atuação que pode ser considerada a mais importante da ANAC em 2014 foi a finalização do mandato do Brasil como Presidente da Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC). No biênio 2013-2014, a ANAC representou o Brasil na Presidência da Comissão, e foi responsável pela representação institucional da CLAC em fóruns internacionais.

Ao longo de 2014, as atividades realizadas pela ANAC com relação à CLAC se desdobraram em três temas: elaboração de notas de estudo e outras atividades da macro tarefa segurança operacional; coordenação e busca de consenso na área de meio ambiente; e coordenação do Grupo *ad hoc* de revisão da Resolução A20-11.

O término do mandato do Brasil como Presidente da Comissão ocorreu na XXI Assembleia da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil, em Antígua, Guatemala, entre os dias 18 a 20 de novembro. A Assembleia ocorre de dois em dois anos e se trata do evento de maior importância dentro da CLAC.

Durante a 21ª Assembleia, foi eleito o novo Comitê Executivo da entidade, tendo sido a Guatemala a escolhida para exercer a Presidência da Comissão pelo período de dois anos. O Brasil, embora não tenha se candidatado para compor o Comitê Executivo para o biênio seguinte, seguiu como ponto focal da macro tarefa “segurança operacional”, a pedido dos demais Estados.

Além disso, como último ato do Brasil na Presidência da instituição, foi entregue oficialmente à representante da Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC) proposta de Acordo de Céus Abertos entre CLAC e CAFAC. Foram aprovadas também pela Assembleia as propostas de atualização e de projetos de decisão apresentadas pelo Comitê Executivo.

Por fim, o Brasil também foi responsável por propor e coordenar a aprovação, durante a XXI Assembleia, de uma nova metodologia e novos conceitos para o planejamento estratégico da Comissão, além de estabelecer critérios para o acompanhamento e monitoramento administrativo da Secretaria da CLAC. Com esse novo modelo de gestão, cuja implementação a partir de 2015 também ficou a cargo do Brasil, espera-se o aumento da efetividade da atuação da Comissão no futuro, no sentido

de fortalecer e conseguir inserir a agenda dos países latino americanos no âmbito das discussões internacionais da aviação civil.

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 com 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 2014, foram atualizados os seguintes Acordos:

- **Brasil/Japão (8, 9 e 10 de abril, Rio de Janeiro)**- Foram atualizadas as provisões de Segurança Operacional, Segurança da Aviação e de Código Compartilhado, além da alteração da cláusula tarifária, que passou de Dupla Aprovação (restritiva) para o regime País de Origem, a qual permite a cada parte aplicar sua regulamentação interna para viagens originadas em seu território.
- **Brasil/Sri Lanka (7 e 8 de agosto, Rio de Janeiro)** - Houve a negociação de um acordo alinhado ao marco regulatório nacional, com ampla abertura do mercado, uma vez que foi acordada a livre determinação da capacidade, liberdade tarifária, quadro de rotas totalmente aberto, com direitos até a 6ª liberdade, e código compartilhado bilateral e com empresas de terceiros países.

- **Brasil/Panamá (por correspondência): Finalizada em julho** - Foi negociada com a Autoridade Panamenha a liberação total da capacidade a partir de dezembro de 2016, atendendo à política brasileira de eliminação de restrições à oferta, porém garantindo tempo hábil às empresas brasileiras para consolidação de posição, principalmente no mercado caribenho.
- **Brasil/Rússia (por correspondência): Julho** - Acordada atualização do projeto de Acordo, rubricado por ocasião da visita presidencial russa ao Brasil. A rubrica aconteceu em 14 de julho, em Brasília.

Além desses Acordos, a ANAC também enviou esforços no prosseguimento das negociações com a União Europeia para finalizar o Acordo de Serviços Aéreos com os países do bloco. Foram realizadas duas reuniões – entre os dias 30 e 31 de janeiro, no Rio de Janeiro, e 20 e 21, por videoconferência entre Rio de Janeiro e Bruxelas. Apesar de alguns avanços na negociação, não foi ainda possível a obtenção de um acordo que atendesse as duas partes. Com isso, as negociações ainda continuam.

Com relação a outros acordos multilaterais, a ANAC integrou a delegação do Brasil participante do *Air Transport Regulation Panel* da OACI (*ATRP/12*), em Montreal, no período de 26 a 30 de maio. Dentre os temas tratados no evento, destaca-se a discussão sobre Acesso

aos Mercados, com a formação de Grupos de Trabalho para analisar o desenvolvimento de um Acordo global para liberalização do transporte aéreo em geral e de um Acordo para liberalizar a propriedade das empresas aéreas. O Brasil foi incluído como participante desses dois grupos, tendo já apresentado projetos para os acordos.

Saiba mais:

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 sobrevoos 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.

MOVIMENTAÇÃO DE FREQUÊNCIAS

Os Acordos de Serviço Aéreo, em geral, preveem 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 2014, foram alocadas 87 frequências mistas, 18 frequências exclusivamente cargueiras e devolvidas dez frequências mistas, nos seguintes mercados:

Quadro 9 - Movimentação de frequências em 2014

País	Tipo de movimentação
Alemanha	Quatro frequências mistas devolvidas pela empresa TAM
Argentina	Uma frequência exclusivamente cargueira para a empresa OCEANAIR e cinco frequências exclusivamente cargueiras para a empresa ABSA
Canadá	Sete frequências mistas para a empresa TAM
Chile	Três frequências mistas para a empresa TAM, 14 frequências mistas para a empresa VRG, uma frequência exclusivamente cargueira para a empresa OCEANAIR e três frequências exclusivamente cargueiras para a empresa ABSA
Colômbia	Sete frequências mistas para a empresa OCEANAIR, duas frequências exclusivamente cargueiras para a empresa OCEANAIR
Estados Unidos da América	Quatorze frequências mistas à empresa TAM, uma frequência mista à empresa VRG, 18 frequências mistas à empresa AZUL e três frequências exclusivamente cargueiras à empresa OCEANAIR
França	Seis frequências devolvidas pela empresa TAM
México	Uma frequência mista alocada à empresa TAM
Panamá	Duas frequências exclusivamente cargueiras alocadas à empresa OCEANAIR
Paraguai	Sete frequências mistas alocadas à empresa TAM
Peru	Uma frequência exclusivamente cargueira alocada à empresa OCEANAIR
República Dominicana	Nove frequências mistas para a empresa VRG
Uruguai	Três frequências mistas alocadas à empresa TAM
Venezuela	Três frequências mistas alocadas à empresa VRG

ACORDOS TÉCNICOS

Adicionalmente aos Acordos de Serviços Aéreos, no âmbito de outras atividades finalísticas da ANAC, a Agência tem buscado colaboração com autoridades de aviação civil de outros Estados, em matérias relacionadas à segurança operacional e à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita. Essa colaboração normalmente é formalizada por meio de Acordos ou Memorandos de Entendimento, de âmbito geral, com detalhamento feito através de documentos chamados de Procedimentos de Implementação.

Em 2014 foram realizadas as seguintes negociações de acordos técnicos:

- I) Turquia** - Negociado um Memorando de Entendimento sobre aeronavegabilidade, que inclui também aspectos de segurança operacional. O Memorando encontra-se em processamento interno de preparação para assinatura.
- II) União Europeia/BASA** - *Bilateral Aviation Safety Agreement* - Em 2014 foi assinado um Procedimento Técnico de Implementação (TIP ou *Technical Implementation Procedure*) relacionado com o *Bilateral Aviation Safety Agreement* (BASA) entre o Brasil e a União Europeia. Também foi definida a composição do Comitê Setorial de Aeronavegabilidade (Certificação de Produtos) previsto no BASA.

MEIO AMBIENTE

No âmbito da discussão internacional sobre meio ambiente na aviação civil, teve destaque em 2014 o Comitê de Proteção Ambiental da OACI, grupo que tem a função de auxiliar o Conselho da Organização na formulação de novas políticas e adoção de práticas relacionadas a ruído e emissões aeronáuticas, além de tratar do impacto da aviação no meio ambiente.

A ANAC participou de forma efetiva de diversos eventos sobre meio ambiente no ano de 2014, dentre os quais se destacam:

- 1º Reunião presencial do *Alternative Fuels Task Force* (AFTF), de 1 a 3 de abril, Montreal – Canadá;
- Participação no *ICAO Action Plan Seminar*, realizado pela OACI em Lima - Peru, de 9 a 10 de abril de 2014;
- Reunião do grupo SG-2014, de 12 a 21 de setembro, em Denpasar – Indonésia;
- Teleconferências sobre o novo padrão de CO₂ para aeronaves, nos dias 11/08/2014 e 17/12/2014;
- Teleconferência sobre resultados da 202ª Reunião do Conselho da OACI, em 25/06/2014;
- 2ª Reunião presencial do AFTF, de 20 a 24 de outubro, em Madri – Espanha;
- Teleconferências de coordenação dos trabalhos do AFTF em 11/06/2014, 16/07/2014, 17/07/2014 e 25/11/2014;
- Teleconferências do *Modelling and Database Group* (MDG) (04/06, 02/07, 06/08, 01/10, 12/11, 19/10, 01/12) sobre: discussões sobre o novo padrão de CO₂; atualização dos estudos de análise de tendências de emissões; modelagens para os estudos de MBM (*Market Based Measure*); atualização sobre evolução dos trabalhos de modelagem de qualidade local do ar, ruído e emissões de gases de efeito estufa; e coordenação da preparação de trabalhos para o SG-2014 e da *Conference Call* dos membros do CAEP;
- Reunião do MDG/7 em Paris (França), de 18 a 25 de outubro.

Atividades do Grupo Consultivo Ambiental (*Environment Advisory Group - EAG*)

O EAG foi encarregado pelo Conselho da OACI de fazer uma proposta de Medida de Mercado na aviação para atingir o cresci-

mento neutro a partir de 2020. Na condição de assessora técnica da Delegação Brasileira na OACI, encabeçada pelo Ministério das Relações Exteriores, a ANAC elaborou e apresentou uma proposta de MBM (*Market Based Measure*) para a aviação civil internacional, baseada em classificação por maturidade de rotas. Esta proposta encontra-se em estudo no fórum.

Biocombustíveis na Aviação

A ANAC tem acompanhado as iniciativas nacionais e internacionais para o desenvolvimento dos biocombustíveis na aviação, e esteve representada nas seguintes atividades:

- CAAFI *Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative General Meeting* 2014, de 28 a 30 de janeiro, em Washington – EUA.
- Reunião do *Sustainable Aviation Fuels Forum* (SAFF), evento patrocinado pelos projetos ITAKA, CORE-E Jet Fuel e Fórum AE todos da CEE para desenvolvimento de biocombustíveis na aviação, de 20 a 24 de outubro em Madri – Espanha. Na ocasião, a ANAC foi painelistas no fórum de políticas públicas.
- *Workshop* de Sustentabilidade Ambiental da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI, 27/11/2014, no qual a ANAC ministrou palestra sobre o tema “Biocombustíveis na Aviação”.

- Grupo de Trabalho sobre Relatórios de Sustentabilidade, intitulado “Setor regulador/governo: o potencial indutor de relatórios”, em 10 de novembro de 2014.

Como resultado da participação no CAAFI 2014, foi concluída uma parceria com a empresa *Metron Aviation* e com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), voltada para o desenvolvimento de um módulo de cálculo de emissões da queima de biocombustíveis da aviação, atualmente operacional no Sistema de cálculo de emissões da ANAC, o MIATA.

ANEW - Aircraft Noise and Emissions Workshop 2014

Em 2014, a ANAC também foi responsável pela realização do Segundo *Workshop* sobre Emissões e Ruído Aeronáutico. Realizado na sede da ANAC, em Brasília, nos dias 16 e 17 de outubro de 2014, o evento contou com vinte palestrantes, sete deles estrangeiros. Foram chamados representantes da indústria, das companhias aéreas, da academia, de outros governos e de aeroportos, para discutir aspectos relacionados ao meio ambiente na aviação e o que cada um dos segmentos envolvidos está planejando e desenvolvendo sobre o assunto.

Destaque**Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil**

O primeiro Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil, lançado no dia 15 de outubro de 2014, na sede da ANAC, em Brasília, é uma importante ferramenta de gestão ambiental, capaz de detalhar a evolução das emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa do transporte aéreo ao longo dos últimos nove anos.

A publicação foi desenvolvida pela ANAC ao longo de oito meses, e contou com a parceria do Instituto de Energia e Meio Ambiente de São Paulo (IEMA), organização não governamental referência no país para estudos deste tipo.

Os cálculos de consumo de combustível e emissões foram feitos por voo para cada aeronave, seja ela comercial, de fretamento ou da aviação geral. Para os cálculos, foram levadas em consideração todas as fases de voo (táxi da aeronave, decolagem, voo em cruzeiro e pouso). É importante ressaltar que não entraram na análise as emissões de poluentes de helicópteros, aeronaves militares e aeronaves agrícolas movidas a etanol.

Uma importante vantagem desse sistema é permitir a agregação dos valores de emissão e consumo por diversos parâmetros, habilitando a construção de séries históricas por aeronave, aeroporto, estado de origem, país ou continente de destino, dentre outros.

Saiba Mais:

A versão completa do Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil, está disponível para consulta no seguinte endereço: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/inventario_nacional_de_emissoes_atmosfericas_da_aviao_civil.pdf>



9. FISCALIZAÇÃO

9. 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 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 se 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 aos 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 2014 foram realizadas 893 atividades de fiscalização em aeronavegabilidade.

No caso dos padrões operacionais, a ANAC adota ações para avaliar se as operações aéreas – que envolvem as operações das aeronaves, a formação dos pilotos, os procedimentos operacionais em voo e em solo das empresas etc. – estão de acordo com os regulamentos pertinentes. São alvo dessas fiscalizações, portanto, as empresas aéreas, os táxis-aéreos, os pilotos, as escolas de aviação

civil e as pequenas empresas certificadas para prestar serviço aéreo público diverso. Em 2014 realizaram-se 697 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), onde 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, em

2014 foram verificados 1.378 itens nas inspeções de segurança operacional em infraestrutura aeroportuária.

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 2014 a ANAC verificou 562 itens de fiscalização AVSEC, por meio de testes e auditorias em aeroportos.

ACOMPANHAMENTO DE MERCADO E ENVIO DE INDICADORES PELAS EMPRESAS AÉREAS

Em relação ao acompanhamento de mercado, são monitorados indicadores específicos sobre as condições do mercado de transporte aéreo, indicadores financeiros das empresas de transporte aéreo regular de passageiros, atividades de operadores estrangeiros que atuam no transporte aéreo internacional com o Brasil, e operações de transporte aéreo público regular, não regular (doméstico e internacional) e de serviços aéreos especia-

lizados. As fiscalizações de acompanhamento de mercado ocorrem por meio de ações presenciais e remotas, na qual se fiscaliza uma série de itens de forma contínua, e por meio de denúncias ou situações extraordinárias. São recebidos mensalmente dados de mais de 120 empresas aéreas brasileiras e estrangeiras, entre informações operacionais, contábeis e de tarifas praticadas, totalizando mais de 1.300 arquivos digitais ao longo do ano, que

passam por fiscalizações referentes a tempestividade do envio e consistência dos dados. Além disso, são feitas visitas anuais a empresas, por amostragem, de modo a verificar os procedimentos internos de apuração e remessa dos dados.

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.

Em 2014, foram realizadas 301 atividades de vigilância continuada em aeroportos brasileiros, conforme distribuição abaixo:

Quadro 10 - Aeroportos que tiveram atividades de vigilância continuada para fiscalização da prestação de serviços aos passageiros

JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	DEZ
(Feliz 2014) e Críticos	(Sede)	(Operação Carnaval)	(Feliz 2014) e Críticos	(Críticos)	(Operação Copa)		(Focus)			(Feliz 2015)
SBGR	SBGR	SBGR	SBGR	SBGR	SBGR	SBGR	SBUL	SBUL	SBUL	SBGR
SBGL	SBGL	SBGL	SBGL	SBGL	SBGL	SBGL	SBSR	SBSR	SBSR	SBGL
SBSP	SBSP	SBSP	SBSP	SBSP	SBSP	SBSP	SBJP	SBJP	SBJP	SBSP
SBBR	SBBR	SBBR	SBBR	SBBR	SBBR	SBBR	SBAR	SBAR	SBAR	SBBR
SBCF	SBCF	SBCF	SBCF	SBCF	SBCF	SBCF	SBLO	SBLO	SBLO	SBCF
SBRJ	SBRJ	SBRJ	SBRJ	SBRJ	SBRJ	SBRJ	SBTE	SBTE	SBTE	SBRJ
-	SBKP	SBSV	SBKP	-	SBKP	SBKP	-	-	-	SBKP
-	SBSV	SBRF	SBSV	-	SBSV	SBSV	-	-	-	SBSV
-	SBPA	SBPS	SBPA	-	SBPA	SBPA	-	-	-	SBPA
-	SBCT	-	SBCT	-	SBCT	SBCT	-	-	-	SBCT
-	SBRF	-	SBRF	-	SBRF	SBRF	-	-	-	SBRF
-	SBFZ	-	SBFZ	-	SBFZ	SBFZ	-	-	-	SBFZ
-	SBEG	-	SBEG	-	SBEG	SBEG	-	-	-	-
-	SBCY	-	SBCY	-	SBCY	SBCY	-	-	-	-
-	SBNT	-	SBNT	-	SBSG	SBSG	-	-	-	-
-	-	-	-	-	SBCG	SBCG	-	-	-	-

* Em novembro não foram realizadas fiscalizações da prestação de serviço ao passageiro, pois a Agência estava se preparando para a Operação Feliz 2015.

FISCALIZAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO AEROPORTUÁRIA

O mais novo objeto de fiscalização 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 os requisitos mínimos de investimentos e qualidade de serviços nos aeroportos. Desse modo, a fiscalização das concessionárias visa verificar a realização dos serviços, adequações e obras e a implantação e operacionalização de equipamentos na área de movimento e nos terminais de passageiros, bem como envio de informações e dados pelas concessionárias. Em 2014, foram realizadas fiscalizações contratuais fisicamente em todos os aeroportos concedidos, além de verificadas, previamente à Copa, as instalações e condições de operação desses aeroportos para o evento esportivo.

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 disci-

plina de voo na Aviação Civil Brasileira, além de prestar informação aos passageiros sobre seus direitos e seus deveres.

Algumas dessas operações contaram com o apoio da Polícia Federal, IBAMA, DECEA e Receita Federal. Veja a seguir as principais operações realizadas em 2014:

- **Operação Voe Seguro:** em uma operação conjunta realizada pela ANAC, Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Receita Federal e Polícia Federal, 90 aeronaves da aviação geral foram abordadas em solo, com a emissão de dez autos de interdição e 31 notificações de condição de irregularidades de aeronave, em 13 aeródromos fiscalizados na operação no Mato Grosso (MT) e no Mato Grosso do Sul (MS). A Operação aconteceu de 26 a 28 de março de 2014.
- **Operação Pôr do Sol:** ação especial promovida pela ANAC e pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) em Novo Progresso (PA), em novembro de 2014, com apreensão de aeronaves irregulares e carga proibida.
- **Operação Ágata:** a ANAC apoiou a Força Aérea Brasileira (FAB) durante as inspeções realizadas em aeronaves e pistas de pouso durante a Operação Ágata 7, realizada em 21 de maio de 2014, nas fronteiras da Região Oeste do País.

Destacam-se também as atividades realizadas durante o **Carnaval de 2014**, a **Copa do Mundo FIFA 2014** (Junho/2014) e a **Operação Fim de Ano** (dezembro/2014 a janeiro/2015).

Quadro 11 - Operações especiais de fiscalização em 2014: número de servidores mobilizados, aeronaves abordadas e irregularidades registradas

2014						
Operação	Nº de servidores	Aeronaves Abordadas	Irregularidades	Autos de Infração	Aeronaves Interditadas	Aeronaves Suspensas
Operações Voe Seguro (ANAC+ DECEA+PF+ RFB)	65	386		128	28	128
Operação Ágata (ANAC+PF+COMGAR)	6					
Operação Feliz 2014	300			53		
Operação Carnaval 2014	114			22		
Operação Copa do Mundo FIFA 2014	1033	9500	1425	126		

Fonte: ANAC

Destaque

Operação Copa do Mundo

Quando o Brasil foi escolhido como sede da Copa do Mundo FIFA 2014, foram iniciadas diversas ações públicas e privadas em prol do evento. O Governo Federal adotou políticas específicas para cada setor, por meio de comissões especiais, sendo que a aviação civil tornou-se um grande desafio: era preciso ampliar a infraestrutura e os recursos, estabilizar a normatização do País e intensificar a fiscalização dos serviços aéreos prestados aos passageiros brasileiros e estrangeiros.

A ANAC participou de todo o planejamento do evento na área de aviação, desde reuniões de coordenação até ações de fiscalização dos serviços. Em âmbito interno, a ANAC estabeleceu um Grupo de Trabalho com vistas à coordenação das atividades de suas unidades organizacionais voltadas para a realização do evento.

O Grupo de Trabalho gerenciou, de forma sistêmica e integrada, as ações dos representantes da ANAC no Comitê Técnico de Operações Especiais (CTOE) da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO). Ademais, o Grupo de Trabalho se dedicou ao desenvolvimento de ações voltadas para a Copa em outros fóruns, e definiu procedimentos internos voltados à atuação integrada e harmônica das atribuições da Agência. Além disso, o Grupo consolidou, armazenou e disponibilizou informações sobre as atividades de organização dos eventos, o que orientou decisões da Diretoria.

A ANAC realizou também uma operação especial de fiscalização durante a Copa 2014, que teve como objetivo fiscalizar o serviço prestado pelas empresas aéreas, administradoras aeroportuárias, empresas de serviços aeroportuários, bem como os demais regulados pela Agência, com vistas à garantia da segurança e ao funcionamento das estruturas da aviação durante o evento. A operação ocorreu no período de 5 de Junho de 2014 a 25 de Julho 2014.

A Operação Copa do Mundo FIFA 2014 foi planejada para atender, em tempo razoável, os 90 aeroportos vocacionados pelo DECEA e pela ANAC como possíveis destinos em atendimento à aviação civil durante o evento, e, também, aqueles considerados como alternativas em caso de fechamento de aeroportos.

A concentração de voos nas cidades-sede durante os dias próximos aos jogos, a previsão do aumento de aeronaves de aviação geral, a necessidade de coordenação e cumprimento dos horários (bem como a garantia de condições seguras de operação) resultaram na necessidade da presença da ANAC em 43 localidades no País.

A Operação Copa do Mundo envolveu 1.033 servidores. Durante o período de fiscalização, foram abordadas 9.500 aeronaves, registradas 1.425 irregularidades e lavrados 126 autos de infração.

Dentre as ações no âmbito da Operação Copa 2014, a Agência divulgou duas vezes por dia, entre 12/06/2014 e 20/07/2014, os relatórios de monitoramento dos percentuais de atrasos e cancelamentos em 14 dos aeroportos coordenados durante a Operação Copa 2014. O objetivo da divulgação foi o de facilitar o acesso ao monitoramento para a sociedade e veículos de imprensa, bem como consolidar os percentuais de todos os aeroportos incluídos nas operações.

O relatório de acompanhamento dos voos foi produzido com base nos percentuais de atrasos de voos com mais de 30 minutos em relação ao seu horário de partida. Os dados eram computados e divulgados hora a hora pelos operadores aeroportuários. A Agência monitorou esses percentuais diariamente e acompanhou a prestação de serviço ao passageiro por meio da Operação Copa 2014 para cobrir os períodos de maior movimento e de maior fluxo de passageiros em 14 aeroportos das cidades-sede da Copa.

O índice de atrasos, de acordo com os dados dos relatórios foi da ordem de 6,3% e os cancelamentos tiveram um percentual de 9,3%, considerando um universo de quase 44 mil voos monitorados.

Aeroporto	Programado	Atrasado	% Atrasos	Cancelado	% Cancelamentos
Brasília	5.765	332	5,8%	277	4,8%
Campinas	4.508	233	5,2%	139	3,1%
Confins	3.770	194	5,1%	170	4,5%
Congonhas	5.523	279	5,1%	738	13,4%
Cuiabá	1.373	137	10,0%	46	3,4%
Curitiba	2.356	193	8,2%	160	6,8%
Fortaleza	2.065	125	6,1%	223	10,8%
Galeão	3.865	243	6,3%	259	6,7%
Manaus	1.419	113	8,0%	97	6,8%
Pampulha	614	25	4,1%	222	36,2%
Porto Alegre	2.248	215	9,6%	47	2,1%
Recife	2.483	153	6,2%	339	13,7%
Santos Dumont	4.305	255	5,9%	1.068	24,8%
Salvador	3.514	251	7,1%	303	8,6%
Total	43.808	2748	6,3%	4088	9,3%

Saiba mais:

Página com informações operacionais para a Copa FIFA 2014

No período da Copa do Mundo de 2014, a ANAC disponibilizou, em seu portal na Internet, informações para operadores aéreos e aeroportuários, empresas aéreas e proprietários de aeronaves comerciais e privadas. Destacam-se informações sobre autorização de voo (Avanac), concessão de voo (slot), e informações sobre segurança contra atos de interferência ilícita na aviação (Security) — além de documentos sobre a alteração da malha aérea durante o evento e relatórios de monitoramento de empresas.

Acesse: http://www2.anac.gov.br/copa2014/informacoes_operacionais.asp

Saiba mais:

Página com informações sobre o Monitoramento de Atrasos e Cancelamentos durante a Copa FIFA 2014.

Acesse: http://www2.anac.gov.br/anac/operacao_atraso_cancelamento.asp

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 das aeronaves, dos aeronautas e dos aeródromos registrados no Brasil encontram-se em situação regular na ANAC, por meio dos dados informados no plano de voo. 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. A Junta Recursal atua em todo o território nacional, cabendo-lhe julgar, em segunda instância, recursos das penalidades impostas pela ANAC.

O órgão 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 passageiro, bagagem extraviada e prestação de informações ao passageiro, dentre outras.

Ao longo de 2014, a Junta Recursal realizou 56 sessões de julgamento, analisando 1.538 processos, dos quais 1.046 foram decididos (destes, 1.018 em definitivo), confirmando a aplicação da sanção em 85% dos processos, reduzindo a sanção em 4% e cancelando a multa em 12%.

O Quadro 10 resume os principais números da Junta Recursal desde a sua criação.

Quadro 12 - Principais números da Junta Recursal desde a sua criação - 2008 a 2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Em Pauta	421	3.498	2.860	1.780	2.007	1.571	1.608	13.745
(-) Não analisados na sessão	19	95	88	79	87	91	70	529
Processos analisados	402	3.403	2.772	1.701	1.920	1.480	1.538	13.216
(-) Providências prévias requeridas	0	10	46	255	527	321	492	1.651
Processos decididos pela JR	402	3.393	2.726	1.417	1.393	1.159	1.046	11.536
- Processos sem decisão definitiva	0	154	315	333	237	249	28	1.316
- Processos decididos em definitivo	402	3.239	2.411	1.084	1.156	910	1.018	10.220
Multa Mantida/Aumentada	11%	42%	62%	62%	78%	85%	85%	56%
Multa Reduzida	17%	18%	13%	9%	4%	2%	4%	12%
Multa Cancelada	72%	40%	25%	29%	18%	13%	12%	32%

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 2014, foram emitidos 381 boletins.
- Relato de Aviação Civil (RAC): ferramenta prevista no Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC), que pode ser utilizada por empresas aéreas, indústria aeronáutica, oficinas de manutenção, pessoal da aviação civil e usuários do transporte aéreo, entre outros, para informar à ANAC condições perigosas capazes de afetar a segurança operacional da aviação civil. Em 2014, foram recebidos pela ANAC um total de 61 relatos por meio deste canal de comunicação. Dentre os relatos recebidos, 15 receberam os encaminhamentos pertinentes no âmbito da Agência, com medidas e providências adotadas, e outros 46 estão em fase de processamento. Qualquer cidadão pode relatar à ANAC situações de perigo para a aviação civil, bastando preencher o formulário disponível no Portal da ANAC na internet, no endereço abaixo: <http://www2.anac.gov.br/arus/focus/faleconosco/validarUsuario.asp>
- Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional: contém a Política, o Gerenciamento do Risco, a Garantia da Segurança e a Promoção da Segurança da empresa. O manual auxilia a Agência na emissão de pareceres que determinarão a aprovação ou não do certificado da empresa de transporte aéreo, contribuindo para a garantia da segurança operacional por todos os provedores. Em 2014, a Agência analisou 130 manuais, dos quais 57 foram aceitos e 73 foram cancelados ou estão sendo corrigidos, por não atenderem as normas. É obrigatório para todos os provedores de serviço da aviação civil.
- Recomendações de Segurança Operacional (RSO): as Recomendações de Segurança Operacional são emitidas 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 elimi-

nação ou controle de riscos identificados nas investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos. Em 2014, a ANAC recebeu 172 Recomendações de Segurança Operacional. Quando concluídos os processos, as informações pertinentes são comunicadas aos órgãos emissores.



10. CERTIFICAÇÃO

10. CERTIFICAÇÃO

A certificação é um processo sistematizado, que propicia adequado grau de confiança de que um produto, empresa, processo ou serviço ou, ainda, 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, aeronaves etc. cumprem os requisitos estabelecidos pela Agência e, portanto, podem começar a operar na aviação civil.

A seguir encontram-se descritas as principais ações e números da ANAC em 2014 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 13 - Processos de certificação concluídos em 2014

Novos modelos nacionais	1
Validação de novos modelos de aeronaves (estrangeiras)	2
Grandes modificações ao projeto de tipo	279
Motores Aeronáuticos	7
Hélices	16
Embalagens	9
TOTAL	314
Multa Mantida/Aumentada	11%
Multa Reduzida	17%
Multa Cancelada	72%

Fonte: ANAC

Conforme indicado na primeira linha do Quadro 13, em agosto de 2014 a ANAC concluiu o processo de certificação de tipo da aeronave Embraer EMB-550 (comercialmente conhecida como Legacy 500), um avião executivo Turbofan certificado para até 11 passageiros. Ao final de 2014, três novos modelos de aeronaves estavam com processo de certificação de tipo, incluindo o maior avião já projetado no Brasil (o cargueiro Embraer KC-390) e um dirigível de transporte de cargas.

AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS (RPA - REMOTELY PILOTED AIRCRAFT)

Para operar *drone*/VANT/RPA com propósito distinto de esporte e lazer, independentemente do equipamento utilizado, é necessário obter autorização da ANAC. Contudo, conforme os regulamentos vigentes em 2014, a Agência somente autoriza operações de RPA com propósitos experimentais. No entanto, com vistas à atualização dos regulamentos referentes às operações de RPA, a ANAC está trabalhando no desenvolvimento de normativo que permitirá algumas operações não experimentais de RPA.

O tema está inserido na Agenda Regulatória da Agência, e o processo de desenvolvimento da regulamentação tem contado com ampla participação da sociedade. A ANAC vem debatendo o assunto também com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Comando da Aeronáutica, e com a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL).

Em 2014, foram emitidas duas novas autorizações para operações de aeronaves remotamente pilotadas em caráter experimental por um órgão público, com o propósito de pesquisa e desenvolvimento.

PROGRAMA IBR2020

Foi iniciada em 2014 a implementação do Programa iBR2020, cujo objetivo é incentivar as empresas brasileiras fabricantes de aeronaves de pequeno porte a adquirirem conhecimento na Certificação de Tipo de aviões. Mais

detalhes sobre a resolução que institucionalizou o programa podem ser encontrados na seção de Normatização.

O programa faz parte de uma série de medidas que vêm sendo adotadas pela ANAC, desde 2008, no segmento de montagem de pequenos aviões, dentre as quais a implantação da categoria de aeronaves leves esportivas (ALE). No futuro, as aeronaves montadas em série que não se enquadrarem na categoria leve esportiva, e que não sejam de construção amadora, deverão obter Certificação de Tipo.

O programa é dividido em duas fases: na primeira, a ANAC fomenta o aprendizado gradual sobre o processo de Certificação de Tipo; em seguida, exercita esse aprendizado.

A ANAC está acompanhando e participando da grande transformação regulatória nos critérios para Certificação de Tipo de aviões de pequeno porte, decorrente de uma iniciativa da autoridade de aviação civil dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration* – FAA) em parceria com a autoridade de aviação civil da União Europeia (*European Aviation Safety Agency* – EASA) e diversas outras autoridades de aviação civil. O objetivo dessas mudanças é reduzir os custos de Certificação de Tipo e, ao mesmo tempo, aumentar a segurança de voo. O programa iBR2020 tem como mérito o incentivo à migração da indústria de aviação experimental para a aviação de tipo certificado.

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 2014, foram processados 121 pedidos de nova outorga ou renovação, sendo que 102 destes foram fechados em até 90 dias úteis.

Saiba mais:

Autorização do funcionamento jurídico

As pessoas físicas ou jurídicas que desejarem explorar a atividade comercial de transporte aéreo regular de passageiros, táxi-aéreo e serviços aéreos especializados, entre outros, deverão solicitar à ANAC uma Autorização para Funcionamento Jurídico, ato que autoriza a pessoa jurídica a se constituir como empresa de prestação de serviços aéreos. Com essa autorização, a empresa poderá registrar o contrato social na Junta Comercial, obter o cartão CNPJ, transferir aeronave junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), contratar funcionários e iniciar o processo para obter o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA).

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 conhecimentos teórico e prático (cheques) realizados pela ANAC, além de possuir a experiência compa-

tível com a função que desejam exercer.

Para garantir uma formação padronizada em todo o Brasil, a ANAC também certifica os centros de instrução onde são realizadas as formações práticas e teóricas. Estas 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.

Saiba mais:

Lista de escolas de aviação civil certificadas e cursos homologados:

<http://www2.anac.gov.br/educator/index.aspx>

Carta de Serviços – procedimentos para solicitação de licenças e habilitações:

<http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/CARTA%20DE%20SERVICOS%20INSTITUCIONAL%20FINAL.pdf>

A ANAC também 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*.

Processos de certificação de pessoal concluídos em 2014

- Nível de proficiência em inglês para operações internacionais: 2.332 novas licenças.
- Voos de proficiência técnica: foram realizados 3.473 voos em 2014, sendo estas atividades realizadas tanto por servidores da ANAC, na condição de Inspectores de Aviação Civil (INSPAC), quanto por militares do Comando da Aeronáutica.

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”, e visando garantir a segurança das operações aeroportuárias. A certificação permite também a autorização para operação de aeronaves mais exigentes que as que operam atualmente. Operações de grandes aeronaves como o Boeing 747-8 e Airbus A380 já são possíveis em 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 2014, 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 sete aeroportos da Infraero (Belém/PA, Campo Grande/MS, Foz do

Iguaçu/PR, Florianópolis/SC, Goiânia/GO, São Luís/MA e Vitória/ES) e um aeroporto operado pela SINART (Porto Seguro/BA).

Além disso, os aeroportos de São Gonçalo do Amarante/RN, Galeão/RJ e Confins/MG passaram pelo processo de certificação provisória, para início das operações das respectivas Concessionárias, conforme previsto nos Contratos de Concessão. Por sua vez, o aeroporto de Viracopos/SP passou pela avaliação do MOPS e inspeção para emissão de novo certificado, não mais provisório.

Como resultado do programa de certificação, a ANAC já realizou 24 inspeções de certificação e emitiu 20 relatórios consolidados, contendo todas as medidas que devem ser tomadas pelos operadores de aeródromo para a obtenção do Certificado Operacional. Sete aeroportos já foram certificados.

A ANAC disponibiliza em sua página na internet a lista atualizada dos certificados operacionais de aeroporto já emitidos, além da lista dos aeroportos com processo de certificação operacional em andamento. A tabela abaixo apresenta um resumo ao final de 2014:

Quadro 14 - Certificados operacionais de aeroportos emitidos em 2014

Aeroporto	Município/UF	Operador
Guarulhos - Governador André Franco Montoro	Guarulhos/SP	GRU Airport
Maceió - Zumbi dos Palmares	Maceió/AL	Infraero
Governador Aluizio Alves	São Gonçalo do Amarante/RN	Inframerica
Viracopos	Campinas/SP	ABVSA
Confins - Tancredo Neves	Confins/MG	BH Airport
Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim	Rio de Janeiro/RJ	CARJ
Pres. Juscelino Kubitschek	Brasília/DF	Inframerica
Multa Mantida/Aumentada	11%	42%
Multa Reduzida	17%	18%
Multa Cancelada	72%	40%



11. NORMATIZAÇÃO

11. NORMATIZAÇÃO

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 2014, a ANAC publicou um novo

Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) e 14 Instruções Suplementares (IS). Além disso, foram publicadas 15 emendas a RBACs e 7 revisões a Instruções Suplementares, bem como revogadas 6 Instruções de Aviação Civil (IAC).

A seguir são apresentados as principais normas e regulamentos expedidos pela Agência em 2014.

Destaque:

Normas publicadas em 2014:

Normas	Total
Resoluções	52
Decisões	168
Portarias	3.203
Instruções Normativas	6

Saiba mais:

Para conferir todas as normas publicadas pela ANAC em 2014, acesse:

www.anac.gov.br/legislacao

AGENDA REGULATÓRIA

A Agenda Regulatória de 2014 estabeleceu diretrizes para as atividades normativas da Agência, com vistas a garantir a melhoria contínua dos processos organizacionais e do planejamento interno. A definição dos 28 temas prioritários contou com a colabo-

ração de representantes de empresas aéreas, operadores aeroportuários, associações de regulados, escolas de aviação civil e indústrias, além de profissionais e pesquisadores do setor, que puderam apresentar sugestões ao projeto em sessões públicas realizadas em Brasília.

Veja a seguir os 28 temas que compuseram a Agenda Regulatória de 2014:

Quadro 15 - Temas da Agenda Regulatória de 2014

TEMA	Elaboração (Trimestre/2014)	Audiência Pública (Trimestre/2014)	Publicação (Trimestre/2014)	Área
Revisão das condições gerais de transporte.	3º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Regulação Econômica
Monitoramento dos serviços de transporte aéreo.	3º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Regulação Econômica
Atualização normativa para o processo de outorga para a prestação de serviços aéreos públicos.	1º Tri/2014	3º Tri/2014	4º Tri/2014	Regulação Econômica
Qualidade de serviço na infraestrutura aeroportuária.	2º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Infraestrutura Aeroportuária
Regulamentação acerca da certificação e vigilância continuada de operadores de Veículo Aéreo Não Tripulado - VANT.	2º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Segurança Operacional
Revisão do RBAC 61 - licenças, habilitações e certificações para pilotos.	Realizado antes de 2014	1º Tri/2014	3º Tri/2014	Segurança Operacional
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo.	2015	2015	2015	Aeronavegabilidade

TEMA	Elaboração (Trimestre/2014)	Audiência Pública (Trimestre/2014)	Publicação (Trimestre/2014)	Área
Enquadramento de aeronaves pequenas mais pesadas/complexas que as Aeronaves Leves Esportivas - ALE.	1º Tri/2014	3º Tri/2014	4º Tri/2014	Aeronavegabilidade
Certificação baseada em performance para organizações de projeto de aeronaves.	4º Tri/2014	2015	2015	Aeronavegabilidade
Atualização de requisitos do RBAC 21 relacionados ao assunto Certificação de Organização de Produção.	3º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Aeronavegabilidade
Estabelecimento de requisitos brasileiros para certificação e vigilância continuada de simuladores de voo.	2º Tri/2014	3º Tri/2014	4º Tri/2014	Segurança Operacional
Elaboração de requisitos e procedimentos para realização de Avaliação Operacional				
- AVOP de aeronaves.	3º Tri/2014	Não Aplicável	2015	Segurança Operacional
Revisão do RBAC 91 - aviação geral.	Realizado antes de 2014	4º Tri/2014	2015	Segurança Operacional
Aprovação de novas tecnologias, tais como: - <i>Electronic Flight Bags</i> ; - <i>Head-up display: HUD</i> ; - <i>Enhanced Vision System: EVS</i> .	2º Tri/2014	Não aplicável	3º Tri/2014	Segurança Operacional
Revisão do RBAC 135 – táxi-aéreo.	1º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Segurança Operacional

TEMA	Elaboração (Trimestre/2014)	Audiência Pública (Trimestre/2014)	Publicação (Trimestre/2014)	Área
Revisão do RBAC 121 - empresa aérea regular.	Realizado antes de 2014	Realizado antes de 2014	1º Tri/2014	Segurança Operacional
Edição do RBAC 125 - certificação de grandes operadores particulares.	Realizado antes de 2014	Realizado antes de 2014	2015	Segurança Operacional
Elaboração do RBAC 90 - aviação pública (segurança pública).	2º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Segurança Operacional
Revisão da regulamentação que trata da apresentação de demonstrações contábeis das empresas aéreas brasileiras à ANAC.	1º Tri/2014	2º Tri/2014	3º Tri/2014	Regulação Econômica
Regulamentação de aspectos dos contratos de concessão.	1º Tri/2014	2º Tri/2014	4º Tri/2014	Regulação Econômica
Aspectos relativos ao regime tarifário de exploração da infraestrutura aeroportuária.	2º Tri/2014	3º Tri/2014	4º Tri/2014	Regulação Econômica
Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil - PNIASEC.	1º Tri/2014	3º Tri/2014	2015	Infraestrutura Aeroportuária
Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicável aos operadores aeroportuários.	2º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Infraestrutura Aeroportuária
Projeto de aeródromos.	3º Tri/2014	2015	2015	Infraestrutura Aeroportuária
Requisitos mínimos para aeródromos públicos de pequeno porte.	1º Tri/2014	3º Tri/2014	2015	Infraestrutura Aeroportuária

TEMA	Elaboração (Trimestre/2014)	Audiência Pública (Trimestre/2014)	Publicação (Trimestre/2014)	Área
Certificação Operacional de Aeródromos.	2º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Infraestrutura Aeroportuária
Revisão das sanções administrativas aplicáveis pela infração a regulamentos e atualização/complementação da tabela de multas da Resolução nº 25.	2º Tri/2014	4º Tri/2014	2015	Gerência-Geral de Ação Fiscal
Revisão do Programa de Segurança Operacional Específico - PSEO-ANAC.	2º Tri/2014	3º Tri/2014	2015	Segurança Operacional
Manutenção de componentes de aeronaves brasileiras por organizações estrangeiras, não certificadas pela ANAC.	3º Tri/2014	3º Tri/2014	4º Tri/2014	Aeronavegabilidade

Em paralelo à execução da Agenda Regulatória para o ano de 2014, iniciou-se no segundo semestre de 2014 o processo de elaboração da nova Agenda para o biênio 2015-2016. O processo passou por consultas internas e externas, e os temas propostos foram analisados pela ANAC. A Agenda para o biênio 2015-2016 é composta por 48 temas, sendo que 22 destes são oriundos da Agenda de 2014, com previsão de continuidade no novo biênio.

Saiba mais:

O acompanhamento da execução da Agenda Regulatória pode ser feito por meio do seguinte link: <http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria>

PRINCIPAIS NORMATIVOS PUBLICADOS EM 2014

Aplicação do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico

Publicada em 18 de março de 2014, a Resolução nº 309 regulamentou a aplicação do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, instituído pela Convenção da Cidade do Cabo. Com a edição da norma, o Registro Aeronáutico Brasileiro

(RAB) passou a atuar como ponto de entrada autorizador para transmissão de informações ao Registro Internacional de Bens Móveis. Assim, os bens aeronáuticos matriculados no Brasil passaram a ter a possibilidade de receber inscrição de garantias perante o Registro Internacional de Bens Móveis, o que amplia a segurança jurídica dos financiadores internacionais de aeronaves e, consequentemente, tende a promover a redução dos juros destes financiamentos e diminuir os custos da aviação civil.

Regime Especial para a Copa do Mundo FIFA 2014

Publicada em 13 de maio de 2014, a Resolução nº 316 estabeleceu os processos para alocação de slots nos aeroportos coordenados e para o registro de voos comerciais durante o Regime Especial da Copa do Mundo FIFA 2014. Motivada pela necessidade de manutenção da ordem e da segurança pública para a realização de grandes eventos em território brasileiro, conforme determina o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Resolução nº 316 buscou aprimorar o planejamento de usuários e dos operadores da aviação civil, o que promoveu a melhora do desempenho e a eficiência do transporte aéreo durante a realização da Copa do Mundo FIFA 2014. Adicionalmente à Resolução, a Diretoria da ANAC editou a Decisão nº 52, de 14 de maio de 2014, que explicitou medidas adicionais que seriam adotadas para a preservação da capacidade de infraestrutura dos aeroportos por meio dos slots para aquele período nos 27 aeroportos coordenados.

Padronização da apresentação de documentos e demonstrações contábeis pelas empresas brasileiras de serviços aéreos públicos

A Resolução nº 342, de 9 de setembro

de 2014, padronizou a apresentação dos documentos e demonstrações contábeis das empresas brasileiras de serviços aéreos públicos à ANAC. Integrante da Agenda Regulatória 2014, o objetivo desta Resolução é otimizar o acompanhamento financeiro das empresas e a situação do mercado de aviação no país.

Liberação de dispositivos eletrônicos portáteis durante o voo

Desde 30 de outubro de 2014, a ANAC passou a adotar um sistema simplificado para liberação de dispositivos eletrônicos portáteis (também chamados de PED, do inglês *Personal Electronic Devices*) em todas as fases do voo. Com a publicação da Instrução Suplementar nº 91.21-001, o processo de solicitação de autorização pelas companhias aéreas foi facilitado, mas continua dependendo do cumprimento de requisitos preestabelecidos e da garantia, por parte da companhia aérea interessada, de que o uso desses equipamentos pelos passageiros em todas as fases do voo não causará interferências nos sistemas de comunicação e navegação de suas aeronaves. Ressalta-se que esta norma também consta na Agenda Regulatória 2014.

Aprovação do programa de fomento à certificação de projeto de aviões de pequeno porte - iBR2020

A Resolução nº 345, de 4 de novembro de 2014, aprovou o programa de fomento iBR2020, parte da Agenda Regulatória da ANAC. Conforme já explicado na seção de Certificação, trata-se de um mecanismo de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte, de adesão voluntária por parte dos fabricantes brasileiros de aviões, que tem como objetivo reduzir os custos de certificação de tipo, enquanto simultaneamente amplia a segurança de voo e auxilia

na migração da indústria de aviação experimental para a avaliação de tipo certificado. O Programa iBR2020 faz parte de uma grande transformação regulatória nos critérios para Certificação de Tipo de aviões de pequeno porte, e é fruto de uma parceria da FAA com a EASA que conta com a participação de outras autoridades de aviação civil.

Acessibilidade no transporte aéreo

Em 12 de janeiro de 2014, entrou em vigor a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, que dispõe sobre procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo. A nova norma substituiu a Resolução nº 9, de 5 de junho de 2007, que tratava sobre a mesma matéria.

Devido às inovações trazidas pela norma e ao impacto de suas determinações, foram adotadas as seguintes providências para a divulgação do regulamento:

- **Atualização do Manual de Fiscalização:** a atualização teve como objetivo assegurar a uniformidade das ações, rotinas e procedimentos inerentes à fiscalização da acessibilidade e à prestação de serviços aéreos.
- **Pacto pela Acessibilidade:** o projeto proporcionou a construção participativa de soluções para as situações que podem afetar a Pessoa com Deficiência durante viagens aéreas, e envolveu a aplicação de pesquisa pública, com o propósito de aferir a percepção da qualidade da acessibilidade ao transporte aéreo público regular. Os resultados geraram subsídios para o planejamento da fiscalização da acessibilidade de aeroportos e aeronaves, especialmente nos pontos de insegurança e desconforto percebidos pelos passageiros.
- **Articulação institucional:** com o término da Operação Copa 2014, foi possível

aprofundar contato com múltiplos atores, órgãos e entidades públicos com experiência no tratamento da questão de acessibilidade, a fim de aprimorá-la no âmbito do transporte aéreo público regular e de enriquecer a compreensão dos pontos mais sensíveis relacionados à fiscalização. Nesse sentido, a ANAC se reuniu com a Comissão de Políticas Públicas do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CONADE), da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SDH/PR), no intuito de obter informações e propostas de melhoria para as ações de promoção da acessibilidade. Também foram desenvolvidas ações conjuntas com a Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão, do Ministério Público Federal no Estado de São Paulo, e a Procuradoria Federal de Direitos do Consumidor.

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

A Audiência Pública é um importante instrumento de participação social no processo normativo, que visa 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.

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.

Em 2014, foram instituídas 21 audiências públicas:

Quadro 16 - Regulamentos em audiência pública até o encerramento de 2014

AUDIÊNCIA PÚBLICA	ASSUNTO
Nº 01/2014	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 120 (RBAC nº 120) - Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil.
Nº 02/2014	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável à proteção contra fogo no compartimento de acondicionamento de objetos localizado na parte posterior da cabine de passageiros, no interior do lavatório.
Nº 03/2014	Proposta de estabelecimento de duas condições especiais a serem incorporadas à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550: aplicável à proteção dos sistemas eletrônicos contra acessos não autorizados que possam ocorrer internamente ao avião e à proteção dos sistemas eletrônicos contra acessos não autorizados que possam ocorrer externamente ao avião.
Nº 04/2014	Pedido de concessão de isenção parcial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável aos meios de visualização das condições no exterior da cabine através de uma saída de emergência do Tipo III localizada sobre a asa.
Nº 05/2014	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável a assentos orientados transversalmente, de simples e múltipla ocupação, com ou sem incorporação de sistemas de airbag.
Nº 06/2014	Proposta de estabelecimento de três condições especiais a serem incorporadas à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicáveis às condições gerais das proteções do envelope de voo, à proteção de envelope de voo para limite de arfagem, rolamento e alta velocidade, e à proteção de envelope de voo para limitação do fator de carga normal excessivo.
Nº 07/2014	Proposta de estabelecimento de duas condições especiais a serem incorporadas à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicáveis à proteção de envelope de voo para alto ângulo de ataque e à concessão de créditos de desempenho, em condições de formação de gelo, devido à proteção de envelope de voo robusta.
Nº 08/2014	Proposta normativa sobre autorização de aeródromos, em cumprimento ao estabelecido pelo Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012.
Nº 09/2014	Proposta de resolução que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais.
Nº 10/2014	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61) - Licenças, habilitações e certificados para pilotos.
Nº 11/2014	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 65 (RBAC nº 65) - Licenças, habilitações e regras gerais para despachante operacional de voo e mecânico de manutenção aeronáutica.

AUDIÊNCIA PÚBLICA	ASSUNTO
Nº 12/2014	Proposta de revisão das normas atualmente vigentes que regulamentam a apresentação de documentos e de demonstrações contábeis à ANAC pelas empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público e os serviços aéreos públicos especializados.
Nº 13/2014	3º Tri/2014
(Presencial)	Proposta de resolução que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária e estabelece os tetos das tarifas aeroportuárias e regras para arrecadação e recolhimento.
Nº 14/2014	Proposta de resolução instituindo o Programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte, denominado iBR2020.
Nº 15/2014	Proposta de resolução que revoga o desconto de 50% sobre o preço unificado aplicado em operações de aeronaves de asas rotativas.
Nº 16/2014	Proposta de revisão do Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC).
Nº 17/2014	2º Tri/2014
(Presencial)	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 110 (RBAC nº 110) - Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNIAVSEC.
Nº 18/2014	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 43 (RBAC nº 43) - Manutenção, Manutenção Preventiva, Reconstrução e Alteração.
Nº 19/2014	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153) - Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência.
Nº 20/2014	Proposta de resolução que estabelece a metodologia de cálculo do fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários anuais para o quinquênio 2015-2019 decorrente da 1ª (primeira) revisão dos parâmetros de concessão prevista no contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante – ASGA.
Nº 21/2014	Proposta de 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão de Aeroporto nº 01/2011, relativo à realização da revisão da metodologia de cálculo do fator Q, decorrente da 1ª (primeira) revisão dos parâmetros da concessão do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante - ASGA.

Saiba mais:

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



12. ACOMPANHAMENTO DO MERCADO DO SETOR AÉREO

12. ACOMPANHAMENTO DO MERCADO DO SETOR AÉREO

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 coletando subsídios para as ações regulatórias da Agência.

Além das informações produzidas servirem de suporte à tomada de decisão da ANAC, elas também atendem outros órgãos dos três Poderes da União. Elas 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 mais de 120 empresas brasileiras e estrangeiras, totalizam mais de 1.300 arquivos digitais ao longo do ano, que são recebidos em periodicidade definida e passam por verificações de consistência.

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, entre outros.

O Anuário do Transporte Aéreo 2013, divulgado em 2014, contemplou uma impor-

tante inovação em relação aos anteriores: a informação sobre a evolução da participação do modal aéreo no transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km em relação ao modal rodoviário.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Anuário do Transporte Aéreo acesse:
<http://www2.anac.gov.br/estatistica/estatisticas1.asp>

RELATÓRIO DE DEMANDA E OFERTA DO TRANSPORTE AÉREO

Este relatório traz dados operacionais do mercado 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 tanto no mercado doméstico quanto internacional. Além disso, o relatório apresenta um comparativo entre o número de passageiros transportados no modal aéreo e no modal rodoviário no Brasil nos últimos anos.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Relatório de Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, acesse: <http://www2.anac.gov.br/estatistica/demandaeoferta/>

RELATÓRIO DE TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS COMERCIALIZADAS

Este relatório traz dados sobre os valores das tarifas comercializadas (efetivamente vendidas) para o transporte de passageiros em voos regulares domésticos no Brasil. São apresentadas a evolução do valor médio da tarifa aérea, tanto nominal quanto real (considerando a inflação); a evolução do valor do Yield Tarifa Aérea, que determina o preço médio cobrado por quilômetro voado; e o percentual de assentos comercializados por faixa de preço, entre outros. O relatório é periódico e contempla dados mensais dos bilhetes de passagem comercializados em todas as linhas aéreas regulares no Brasil.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas, acesse: <http://www2.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas/>

ACOMPANHAMENTO DAS TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS COMERCIALIZADAS PARA A COPA DO MUNDO FIFA BRASIL 2014

Em 2014 foi realizado um amplo acompanhamento do valor das tarifas aéreas comercializadas no período de outubro/2013 a julho/2014 correspondentes aos voos domésticos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, tendo como referência os locais de origem ou destino das cidades-sede. As conclusões do acompanhamento foram apresentadas pela ANAC em diversos fóruns de discussão e subsidiaram a tomada de decisão no âmbito do Poder Público.

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. Como parte de tal programa, a OACI solicita que seus membros remetam informações sobre seus respectivos mercados através de diversos formulários, enviados mensal, trimestral e anualmente, a depender da informação requerida. No âmbito do acompanhamento de mercado, a ANAC

remete à OACI os formulários A, B, C, D, M, I e EF, além do Questionário de Custos e do Questionário de Despesas. Os dados reportados dizem respeito a demanda e oferta, frota e pessoal das empresas aéreas, consumo de combustível e dados financeiros das empresas.

A OACI conta também com o Aviation Data and Analysis Panel (ADAP), anteriormente denominado Statistical Panel (STAP), um painel destinado a discussões a respeito das informações remetidas, revisões nos modelos de dados e necessidades de estudos específicos. Em 2014, servidores da ANAC na condição de membros representantes do Brasil, participaram da primeira reunião deste 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 revisar e aprimorar o modelo de informações com vistas a contribuir para que a organização alcance os seus objetivos estratégicos.

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

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 especificadas por

origem, destino e companhia aérea, propiciando maior transparência e acesso facilitado a tais informações.

Saiba mais:

Para mais informações sobre a Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo, acesse: <http://www2.anac.gov.br/Estatistica/DadosEstatisticos/>

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

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (DEMANDA)

O número é apurado pela ANAC com base nos dados estatísticos recebidos mensalmente das empresas aéreas. Observa-se que o transporte aéreo vem alcançando expressivo crescimento nos últimos anos em quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados (da sigla em inglês RPK), tanto em voos domésticos quanto internacionais. Em 2014, o mercado apresentou um aumento de 7,5% na demanda (em RPK doméstico + internacional), com relação a 2013. O número de passageiros pagos transportados no Brasil

passou de 49,1 milhões em 2005, atingindo o quantitativo recorde de 117,2 milhões em 2014, considerando voos domésticos e internacionais. No ano de 2014, este crescimento global foi de 6,6%, com relação ao ano de 2013.

O número de passageiros-pagos transportados no Brasil passou de 49,1 milhões em 2005, atingindo o quantitativo recorde de 113,9 milhões em 2014, considerando voos domésticos e internacionais. No ano de 2014, este crescimento global foi de 4,1%, com relação ao ano de 2013.

Quadro 17 - Passageiros Pagos Transportados

Ano	Doméstica	Variação	Internacional	Variação	Dom. + Int.	Variação
2002	31.034.398	n/a	7.282.730	n/a	38.317.128	n/a
2003	29.114.097	-6,20%	8.088.652	11,10%	37.202.749	-2,90%
2004	32.073.838	10,20%	9.140.878	13,00%	41.214.716	10,80%
2005	38.719.836	20,70%	10.403.160	13,80%	49.122.996	19,20%
2006	43.191.198	11,50%	10.820.370	4,00%	54.011.568	10,00%
2007	47.366.034	9,70%	12.309.214	13,80%	59.675.248	10,50%
2008	50.121.268	5,80%	13.400.560	8,90%	63.521.828	6,40%
2009	57.123.672	14,00%	12.601.853	-6,00%	69.725.525	9,80%
2010	70.148.029	22,80%	15.370.766	22,00%	85.518.795	22,70%
2011	82.072.795	17,00%	17.868.527	16,30%	99.941.322	16,90%
2012	88.688.628	8,10%	18.649.984	4,40%	107.338.612	7,40%
2013	90.241.238	1,80%	19.293.274	3,40%	109.534.512	2,00%
2014	95.934.216	6,30%	18.048.867*	-6,40%	113.983.083*	4,10%

*Valores do mercado internacional para 2014 incompletos até o fechamento deste relatório

VOOS REALIZADOS

Em 2014, foram realizados 941 mil voos regulares domésticos. O total representou redução de 0,6% em relação a 2013. Estes dados 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 18 - 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	-20,80%	79.079	4,10%	617.807	-18,30%
2004	523.018	-2,90%	87.032	10,10%	610.050	-1,30%
2005	558.869	6,90%	91.776	5,50%	650.645	6,70%
2006	585.248	4,70%	92.431	0,70%	677.679	4,20%
2007	627.550	7,20%	105.399	14,00%	732.949	8,20%
2008	657.977	4,80%	106.681	1,20%	764.658	4,30%
2009	733.624	11,50%	101.124	-5,20%	834.748	9,20%
2010	844.718	15,10%	117.474	16,20%	962.192	15,30%
2011	958.079	13,40%	135.268	15,10%	1.093.347	13,60%
2012	990.838	3,40%	139.777	3,30%	1.130.615	3,40%
2013	946.685	-4,50%	141.354	1,10%	1.088.039	-3,80%
2014	941.002	-0,60%	127.509*	-9,80%	1.068.511*	-1,80%

*Valores do mercado internacional para 2014 incompletos até o fechamento deste relatório

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO (MARKET SHARE)

O mercado de transporte aéreo regular de passageiros no Brasil tem se mantido estável em relação ao ano anterior. A participação das duas maiores companhias aéreas brasileiras no mercado doméstico diminuiu de 74,9% para 74,2% em 2014, enquanto ocorreu um aumento na participação das demais companhias.

Quadro 19 - Market Share RPK Doméstico 2014

Empresa	MARKET SHARE RPK				
	2010	2011	2012	2013	2014
TAM	42,52%	40,00%	40,30%	39,59%	38,10%
GOL	39,65%	37,44%	33,91%	35,38%	36,10%
AZUL	5,99%	8,56%	10,05%	13,18%	16,70%
AVIANCA BRASIL	2,58%	3,14%	5,35%	7,15%	8,40%
TRIP	2,16%	3,24%	4,47%	3,79%	s/d
OUTRAS	7,10%	7,62%	5,91%	0,91%	0,07%

TARIFAS AÉREAS

Desde a implementação do regime de liberdade tarifária no mercado doméstico, a tarifa aérea média comercializada real passou de R\$ 674,27, em 2004, para R\$ 330,25, em 2014, uma redução de 48,9%, levando-se em conta valores reais a preços de 2014. No ano de 2014 especificamente, a tarifa média sofreu redução da ordem de 5,0% em relação ao ano anterior, chegando ao seu patamar mais baixo desde 2011.

Quadro 20 - Tarifa Aérea Doméstica Média Real

Ano	Tarifa Aérea Média Real*	Variação %
2002	R\$580,58	n/a
2003	R\$642,19	10,6%
2004	R\$674,27	5,0%
2005	R\$648,53	-3,8%
2006	R\$593,35	-8,5%
2007	R\$434,58	-26,8%
2008	R\$598,96	37,8%
2009	R\$432,24	-27,8%
2010	R\$353,45	-18,2%
2011	R\$329,51	-6,8%
2012	R\$332,26	0,8%
2013	R\$347,65	4,6%
2014	R\$332,08	-4,5%

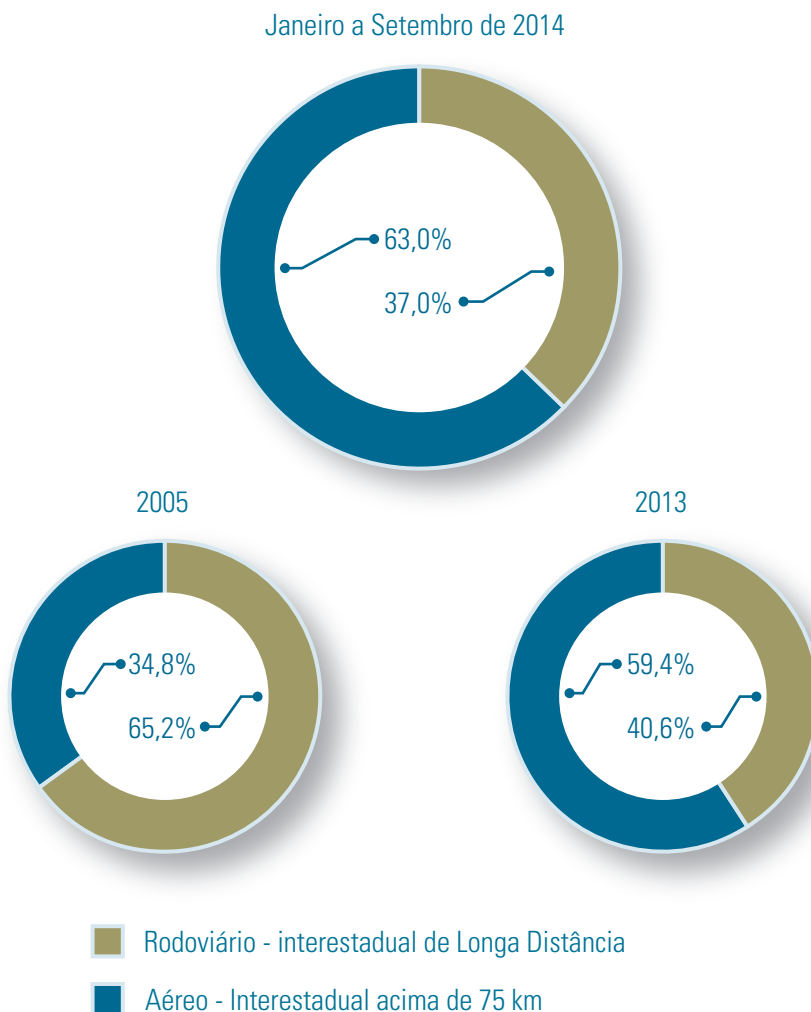
*Valores atualizados com base no IPCA de dezembro/2014

Fonte: ANAC

TRANSPORTE AÉREO X TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Observando o mercado de transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km nos últimos dez anos, constata-se uma inversão da participação dos modais rodoviário e aéreo. Em 2004, o modal rodoviário respondia por 69,2% dos passageiros transportados neste mercado. No entanto, a partir de 2010, o modal aéreo passou transportar a maior parte dos passageiros, tendo alcançado participação de 62,6%, considerados os três primeiros trimestres de 2014.

Figura 16 - Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros - 2014



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



13. CONCESSÕES DE AEROPORTOS

13. 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, nos 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 e a realização da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016.

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

O aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN) foi o primeiro aeroporto a ser concedido no País. Em 2011, o Consórcio Inframérica arrematou o aeroporto pelo valor de R\$ 170 milhões, com ágio de 228,82%, e passou a ser o operador do aeroporto após a assinatura do contrato, em 29/11/2011. O início das operações do novo aeroporto ocorreu no final de maio de 2014.

Já o leilão para concessão dos aeroportos internacionais de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF), realizado em 06/02/2012, gerou ágio médio de 347,9%. O maior ágio do certame foi o do Aeroporto Presidente Juscelino Kubitscheck, em Brasília (DF), que obteve oferta de R\$ 4,51 bilhões pelo Consórcio Inframérica, com ágio de 673,39% sobre o preço mínimo. Em segundo lugar ficou o Aeroporto Internacional de Guarulhos, com o ágio de 373,51% oferecido pelo Consórcio Invepar ACSA, cuja proposta foi de R\$ 16,21 bilhões. O Consórcio Aeroportos Brasil arrematou o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), com oferta de R\$ 3,821 bilhões, 159,75% acima do preço mínimo. A assinatura do contrato de concessão dos três aeroportos com as concessionárias vencedoras ocorreu em 14/06/2012.

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

Veja a seguir detalhes sobre os investimentos realizados nos aeroportos concedidos, até novembro/2014:

Quadro 21 - Investimentos nos aeroportos concedidos até novembro de 2014

Aeroporto	Previsto Acumulado Nov/14	Executado Acumulado Nov/14	Diferença	Valor Total investido	Valor Total Previsto para a Fase I-B
Guarulhos	100,00%	100,00%	0,00%	R\$ 2.477.133.340	R\$ 2.477.133.340
Viracopos	100,00%	96,45%	-3,55%	R\$ 1.991.732.046	R\$ 2.065.041.002
Brasília	100,00%	95,45%	-4,92%	R\$ 820.815.219	R\$ 863.289.040
São Gonçalo do Amarante	100,00%	99,90%	-0,10%	R\$ 386.400.015	R\$ 386.786.802
TOTAL				R\$ 5.676.080.621	R\$ 5.792.250.184

O Quadro 22 relaciona as principais melhorias realizadas pelas concessionárias nos aeroportos concedidos.

Quadro 22 - Melhorias realizadas nos aeroportos concedidos

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
BRASÍLIA (DF)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 9 pórticos e aparelhos de raios-x); • Ampliação da área de restituição de bagagem (total de cinco esteiras de restituição de bagagens, com capacidade de processamento superior às anteriores); • 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 wayfinding (sinalizações 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.

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
-----------	----------------------

GUARULHOS (SP)	<ul style="list-style-type: none"> • Terminal de Passageiros 3 – TPS3 (internacional), com capacidade de processamento de 14 MPA, área de 192 mil m² e 20 pontes de embarque adicionais; • Pátio de Aeronaves com 34 posições adicionais; • Acesso viário correspondente ao TPS3, bem como interligação do TPS 1 e 2 ao TPS3; • Prolongamento da pista de rolamento PR-A, com o objetivo de diminuir o tempo de taxiamento (turn around), 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 de 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; • Revitalização de wayfinding 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 free tax, para atendimento a passageiros de voos internacionais; • Instalação de bicicletário; • Nova praça de alimentação.
----------------	---

AEROPORTO	MELHORIAS REALIZADAS
VIRACOPOS (SP)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 – wayfinding (sinalizações sobre área de embarque, bagagens, troca de forro, recuperação de pintura etc); • Novas opções de serviços e lojas no terminal existente anteriormente; • Instalação de rampas e outros dispositivos para melhoria da acessibilidade de usuários com dificuldade de locomoção; • 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 m2).
SÃO GONÇALO DO AMARANTE*	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso viário* a toda a estrutura do aeroporto; • Edifício Terminal de Passageiros*: 42 balcões de check-in; dez unidades de auto-atendimento (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; • Estacionamentos 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.

ALTERAÇÕES SOCIETÁRIAS

Em 2014, foram autorizadas pela ANAC algumas alterações societárias, entre elas a que ocorreu na Concessionária do Aeroporto de Confins e nos acionistas do acionista privado das Concessionárias dos Aeroportos de Brasília e de São Gonçalo do Amarante.

OUTORGA

A ANAC fiscalizou o recolhimento do valor devido pela outorga dos aeroportos concedidos. Veja mais detalhes a seguir:

Quadro 23 - Valores pagos em 2014 ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC

Aero- porto	Contribuição Variável		Contribuição Fixa		Total Previsto
	Valor	Data do Recolhimento	Valor	Data do Recolhimento	
BSB	R\$ 7.969.069,47	15/05/2014	R\$ 207.282.617,20	24/07/2014	R\$ 215.251.686,67
	R\$ 20.971.775,96	15/05/2014			
VCP	R\$ 8.331,70	02/12/2014	R\$ 146.634.718,86	11/07/2014	R\$ 175.583.895,99
	R\$ 28.949.177,13				
GRU	R\$ 143.801.008,48	14/05/2014	R\$ 933.288.194,10	11/07/2014	R\$ 1.077.089.255,61
	R\$ 53,03	12/12/2014			
	R\$ 143.801.061,51				

INDICADORES DE QUALIDADE DE SERVIÇO (IQS)

Ao longo do ano de 2014, nos Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília foram mensurados os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS), 19 índices que avaliam a percepção do passageiro, e indicadores de medidas diretas, como disponibilidade de equipamentos, tempos de filas e serviços diretos. Esses resultados estão em fase de processamento para futura aplicação nos aeroportos concedidos e divulgação no Portal da ANAC na Internet.

14. REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 300, de 07/01/2014.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável ao modo de aproximação íngreme (*SAM – Steep Approach Mode*).

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 301, de 14/01/2014.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável à detecção de fumaça nos compartimentos eletroeletrônicos e às proteções contra penetração de fumaça oriunda desses compartimentos.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 302, de 05/02/2014.** Estabelece critérios e procedimentos para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 303, de 05/02/2014.** Aprova as Emendas nos 135 e 136 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 25.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 304, de 18/02/2014.** Aprova a Emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 135.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 305, de 18/02/2014.** Aprova a Emenda nº 2 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 306, de 25/02/2014.** Altera a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e a Resolução nº 63, de 26 de novembro de 2008.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 307, de 06/03/2014.** Aprova a Emenda nº 2 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 119.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 308, de 06/03/2014.** Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 145.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 309, de 18/03/2014.** Regulamenta a aplicação da Convenção da Cidade do Cabo e seu Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 310, de 25/03/2014.** Aprova a Emenda nº 1 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 133.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 311, de 06/05/2014.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável à concessão de créditos de desempenho, em condições de formação de gelo, devido à proteção de envelope de voo robusta.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 312, de 06/05/2014.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável à proteção de envelope de voo para alto ângulo de ataque.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 313, de 06/05/2014.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável às condições gerais das proteções do envelope de voo a serem implantadas em função da adoção do sistema de controle eletrônico tipo *fly-by-wire*.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 314, de 06/05/2014.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável à proteção de envelope de voo para limitação do fator de carga normal excessivo.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 315, de 06/05/2014.** Aprova Condição Especial para o avião EMB-550, aplicável à proteção de envelope de voo para limite de arfagem, rolamento e alta velocidade.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 316, de 09/05/2014.** Dispõe sobre o Regime Especial da Copa do Mundo FIFA 2014 e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 317, de 09/05/2014.** Altera a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 318, de 14/05/2014.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável a assentos orientados transversalmente, de simples e múltipla ocupação, com ou sem incorporação de sistemas de *airbag*.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 319, de 27/05/2014.** Aprova o Regimento Interno do Conselho Consultivo da ANAC.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 320, de 27/05/2014.** Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 164 e a Emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 139.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 321, de 27/05/2014.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à proteção dos sistemas eletrônicos contra acessos não autorizados que possam ocorrer internamente ao avião.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 322, de 27/05/2014.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à proteção dos sistemas eletrônicos contra acessos não autorizados que possam ocorrer externamente ao avião.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 323, de 03/06/2014.** Revoga a Instrução de Aviação Civil (IAC) 3132.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 324, de 06/06/2014.** Altera a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 325, de 10/06/2014.** Dispõe sobre atualização da lista de países que apresentam reciprocidade de tratamento em relação à isenção das tarifas aeroportuárias.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 326, de 10/06/2014.** Aprova a Emenda nº 2 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 120.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 327, de 20/06/2014.** Aprova a Emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 328, de 25/06/2014.** Altera dispositivo da Resolução nº 255, de 13 de novembro de 2012.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 329, de 27/06/2014.** Autoriza o exercício de prerrogativas referentes a certificados, autorizações e homologações emitidas pela ANAC por até 90 (noventa) dias após a data de vencimento.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 330, de 01/07/2014.** Dispõe sobre a autorização para exploração de aeródromos civis públicos, em conformidade com o Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 331, de 01/07/2014.** Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 332, de 01/07/2014.** Revoga a Instrução de Aviação Civil (IAC) 013-1001.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 333, de 01/07/2014.** Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável à proteção contra fogo no compartimento de acondicionamento de objetos localizado na parte posterior da cabine de passageiros, no interior do lavatório.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 334, de 01/07/2014.** Aprova a Emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 121.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 335, de 02/07/2014.** Revoga a Instrução de Aviação Civil (IAC) 3235.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução nº 336, de 09/07/2014.** Regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas (slots) no Aeroporto de Congonhas (SBSP), localizado no Município de São Paulo/SP, e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Resolução N° 338, de 22/07/2014.** Regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (*slots*) e dispõe sobre aeroportos de interesse. Acessibilidade do passageiro com necessidade de atendimento especial ao transporte aéreo.

