



2017

RELATÓRIO DE
ATIVIDADES

2017

RELATÓRIO DE *ATIVIDADES*



ANAC

AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

DIRETORES EM EXERCÍCIO (2017)

Diretor-Presidente: José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor: Ricardo Fenelon Junior

Diretor: Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor: Juliano Alcântara Noman

Diretor: Hélio Paes de Barros Júnior

Elaboração

Superintendência de Planejamento Institucional (SPI)

Edição, projeto gráfico-visual e diagramação

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Relatório de Atividades da ANAC 2017 Online

Acesse:

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

Agência Nacional de Aviação Civil (Brasil)
A265r 2017 Relatório de atividades / Agência Nacional de
Aviação Civil. - Brasília, DF : ANAC, 2018.
141 p. : il.

1. Relatório de atividades. I. Título.

CDD 23 - 352.805

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"

SUMÁRIO

MENSAGEM DA DIRETORIA	9
INTRODUÇÃO	11
1 - A ANAC	15
1.1 - Breve Histórico	15
1.2 - Onde está a ANAC	17
1.3 - Estrutura Organizacional	19
2 - RETROSPECTIVA 2017	23
3 - RESULTADOS DO SETOR	31
4 - SEGURANÇA NA AVIAÇÃO	37
5 - REGULAMENTAÇÃO	45
5.1 - Novas Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA)	47
5.2 - Agenda Regulatória 2017-2018	48
5.3 - Audiências Públicas	49
6 - CERTIFICAÇÃO E OUTORGA	53
6.1 - Certificação	53
6.2 - Concessões de Aeroportos	65
6.3 - Alocação de Frequências Internacionais	66
7 - FISCALIZAÇÃO	69
7.1 - Fiscalização em Segurança Operacional	69
7.2 - Fiscalização de AVSEC	70
7.3 - Prestação de Serviço aos Passageiros	71
7.4 - Ação Fiscal	72
7.5 - Demais Atividades Voltadas para a Melhoria da Segurança Operacional	74
7.6 - Fiscalização dos Contratos de Concessão Aeroportuária	75
7.7 - Instância Recursal Administrativa da ANAC	77
8 - RELAÇÕES INSTITUCIONAIS	81
8.1 - Atuação junto ao Congresso Nacional	81
8.2 - Atuação Internacional	83
8.2.1 - Fóruns e Organizações Internacionais	84
8.2.2 - Cooperação Técnica Internacional	86
8.2.3 - Negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos	87

8.3 - Transparência, Participação e Atendimento ao Cidadão	91
8.3.1 - <i>Fale com a ANAC</i>	91
8.3.2 - <i>Consumidor.gov.br</i>	94
8.3.3 - <i>Fale com a Ouvidoria</i>	94
8.3.4 - <i>Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão - "e-SIC"</i>	96
8.3.5 - <i>Carta de Serviços ao Cidadão</i>	98
8.3.6 - <i>Conselho Consultivo</i>	98
8.3.7 - <i>Comunicação</i>	99
8.4 - Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST)	103
8.5 - Acompanhamento e Produção de Informações sobre o Setor	104
9 - GESTÃO INTERNA	111
9.1 - Gestão Estratégica	111
9.1.1 - <i>Planejamento Estratégico</i>	111
9.1.2 - <i>Plano Plurianual 2016-2019</i>	112
9.1.3 - <i>Gestão de Projetos</i>	113
9.1.4 - <i>Gestão de Processos</i>	114
9.2 - Gestão de Pessoas	116
9.3 - Gestão Orçamentária e Financeira	122
9.3.1 - <i>Execução Geral das Despesas Orçamentárias</i>	123
9.3.2 - <i>Análise da Execução das Despesas Orçamentárias</i>	123
9.3.3 - <i>Execução de Restos a Pagar</i>	124
9.3.4 - <i>Efeito da Inflação sobre o Limite Orçamentário</i>	124
9.3.5 - <i>Execução das Receitas Orçamentárias</i>	125
9.4 - Gestão de Tecnologia da Informação	127
9.5 - Controle Interno	129
10 - ANEXO	133



MENSAGEM DA DIRETORIA

Ao longo do ano de 2017, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) dedicou especial atenção à transparência de seus atos decisórios, ao processo de concessão de aeroportos e à promoção da segurança do setor aéreo.

Dentre os avanços, destacam-se o início da transmissão das Reuniões Deliberativas da Diretoria ao vivo pelo Portal da ANAC, com acesso disponível também no canal institucional da Agência no *Youtube* e a concessão dos aeroportos de Porto Alegre, Salvador, Florianópolis e Fortaleza, cujo resultado principal foi atrair investimentos para o Brasil, com a chegada de empresas com experiência reconhecida em gestão de infraestruturas aeroportuárias.

Além disso, no final do ano de 2017, foi anunciada uma nova rodada de concessões. Essa rodada deve incluir cerca de 12 (doze) aeroportos divididos em blocos regionais. O bloco do Nordeste será formado pelos aeroportos de Recife/PE, Maceió/AL, Aracaju/SE, João Pessoa/PB, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE; o bloco do Centro-Oeste, pelos aeroportos de Cuiabá/MT, Sinop/MT, Rondonópolis/MT e Alta Floresta/MT e, por fim, o bloco do Sudeste, formado pelos aeroportos de Vitória/ES e Macaé/RJ.

Destaca-se ainda a manutenção do nível de segurança operacional, missão principal da ANAC, num cenário de retomada do crescimento do transporte aéreo brasileiro em 2017. Com efeito, entramos no sexto ano consecutivo sem acidentes com fatalidade na aviação regular.

Com muita satisfação, sentimento de dever cumprido e ciência dos desafios futuros que teremos de enfrentar na busca da excelência do sistema de aviação civil brasileiro, convidamos toda sociedade à leitura do Relatório de Atividades da ANAC 2017.



Foto: ASCOM/ANAC

INTRODUÇÃO

O Relatório Anual de Atividades é o documento que tem por objetivo dar visibilidade às ações da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e servir como instrumento de transparência para a sociedade, além de prestação de contas da Agência perante o Congresso Nacional. Nesse sentido, o art. 8º, inciso XL da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabelece que compete à ANAC elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional.

Por meio do Relatório de Atividades são apresentados as principais iniciativas e os resultados da ANAC no ano em questão, de modo a prover ao leitor uma visão geral do contexto de atuação da Agência. Ressalta-se que muitos dos dados aqui apontados passam por processo de auditoria pelas áreas técnicas da Agência, podendo haver retificações após a publicação desse relatório. Por essa razão, a Agência indica como fonte primária para obtenção de informações técnicas do setor de aviação civil os diversos relatórios divulgados pela ANAC (Dados Econômicos Avançados, Anuário Estatístico, entre outros) disponíveis no Portal da ANAC na Internet.

O presente Relatório está estruturado da seguinte forma:

Parte I – A ANAC: apresenta o perfil institucional da Agência, com informações sobre o histórico, localização, competências, estrutura organizacional, entre outras.

Partes II e III – Retrospectiva ANAC 2017 e Resultados do Setor: exibem as principais realizações da ANAC no ano de 2017 e a evolução de alguns indicadores do setor aéreo ao longo dos últimos anos.

Partes IV, V e VI – Regulamentação, Certificação e Outorga, Fiscalização: apresenta o resultado das principais atividades da ANAC no que tange aos macroprocessos finalísticos da Agência.

Partes VII e VIII - Relações Institucionais e Gestão Interna: mostra a atuação da ANAC junto ao Congresso e a fóruns internacionais, além das ações ligadas à transparência e participação social. Apresenta também os pilares da gestão interna da Agência: estratégia, pessoas, orçamento e finanças, tecnologia da informação e controle interno.

A large, stylized number '1' in a light blue color, positioned to the left of the text 'A ANAC'.

A ANAC



1 - A ANAC

1.1 - BREVE HISTÓRICO

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, dotada de independência administrativa, autonomia financeira e com dirigentes nomeados para mandato fixo, que atuam em regime de colegiado. 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.

Atualmente, além da Agência, compõem o setor de aviação civil as seguintes instituições públicas federais:

- Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por intermédio da Secretaria Nacional de Aviação Civil, responsável por formular as políticas do setor;
- Infraero, responsável por administrar parte dos aeroportos;
- Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que efetua o controle de espaço aéreo; e
- Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que está à frente da investigação de acidentes.

Os dois últimos (DECEA e CENIPA) fazem parte do Comando da Aeronáutica.

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

- Negociar acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional;
- Emitir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis;
- Conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária;
- Estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária;
- Administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);
- Homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;
- Emitir certificados de aeronavegabilidade atestando aeronaves, produtos e processos aeronáuticos e oficinas de manutenção;
- Fiscalizar serviços aéreos e aeronaves civis;
- Certificar licenças e habilitações dos profissionais de aviação civil;
- Autorizar, regular e fiscalizar atividades de aeroclubes e escolas e cursos de aviação civil;
- Reprimir infrações às normas do setor, inclusive quanto aos direitos dos usuários, aplicando as sanções cabíveis.

Saiba Mais:

Criação da ANAC: Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005
Decreto de instalação: Decreto nº. 5.731, de 20 de março 2006
Regimento Interno da ANAC

1.2 - ONDE ESTÁ A ANAC

Além da sede e do Centro de Treinamento, localizados em Brasília (DF), a ANAC possui Representações Regionais no Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e São José dos Campos (SP), além de 21 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) em diversos aeroportos brasileiros.

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



Figura 1 - Localização dos escritórios da ANAC no Brasil

Principais Endereços

SEDE:

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

Representação Regional do Rio de Janeiro:

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

Representação Regional de São Paulo e São José dos Campos:

- São Paulo: Rua Renascença 112, Vila Congonhas - São Paulo/SP - CEP 04612-010
- São José dos Campos: Rua Laurent Martins 209 - Jardim Esplanada, São José dos Campos (SP), CEP: 12242-431 Tel.: (12) 3203-6600 / Fax.: (12) 3203-6801

Núcleos Regionais de Aviação Civil

A ANAC atua nos principais aeroportos brasileiros por meio dos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC). Esses Núcleos realizam atividades como a prestação de serviços a aeronautas e proprietários de aeronaves, agendamento e realização de provas, inspeções em oficinas e fiscalizações de rampa (inspeção realizada em uma aeronave, enquanto os membros da tripulação e a aeronave estão em solo, com o objetivo de comprovar o cumprimento dos requisitos e procedimentos estabelecidos pela autoridade de aviação civil).

Os Núcleos também são responsáveis pela fiscalização da prestação dos serviços aéreos oferecidos aos passageiros pelas empresas, e monitoram requisitos de segurança nos aeroportos (tais como pórticos de raio-x, cercas, pistas, dentre outros).

Dos 21 NURAC existentes, 13 contam com atendimento presencial para passageiros que desejem obter informações a respeito da legislação de aviação civil ou registrar uma denúncia quanto ao descumprimento das normas da ANAC referente aos serviços prestados pelas empresas aéreas. Esse atendimento é disponibilizado nos aeroportos de Brasília (DF), Congonhas (SP), Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Galeão (RJ), Santos Dumont (RJ), Confins (BH), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR) e Manaus (AM).

Saiba Mais:

Os endereços, e-mails e telefones de todos os NURAC estão disponíveis em:
http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/unidades-da-anac

1.3 - 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 áreas-meio) e onze órgãos de assessoramento à Diretoria. Ademais, a Agência possui 2 (dois) órgãos colegiados, o Plenário e o Conselho Consultivo.

A Estrutura Organizacional completa pode ser consultada no art. 2º do Regimento Interno da Agência ou pelo Portal da ANAC. A disposição desses órgãos encontra-se ilustrada no organograma da figura a seguir:

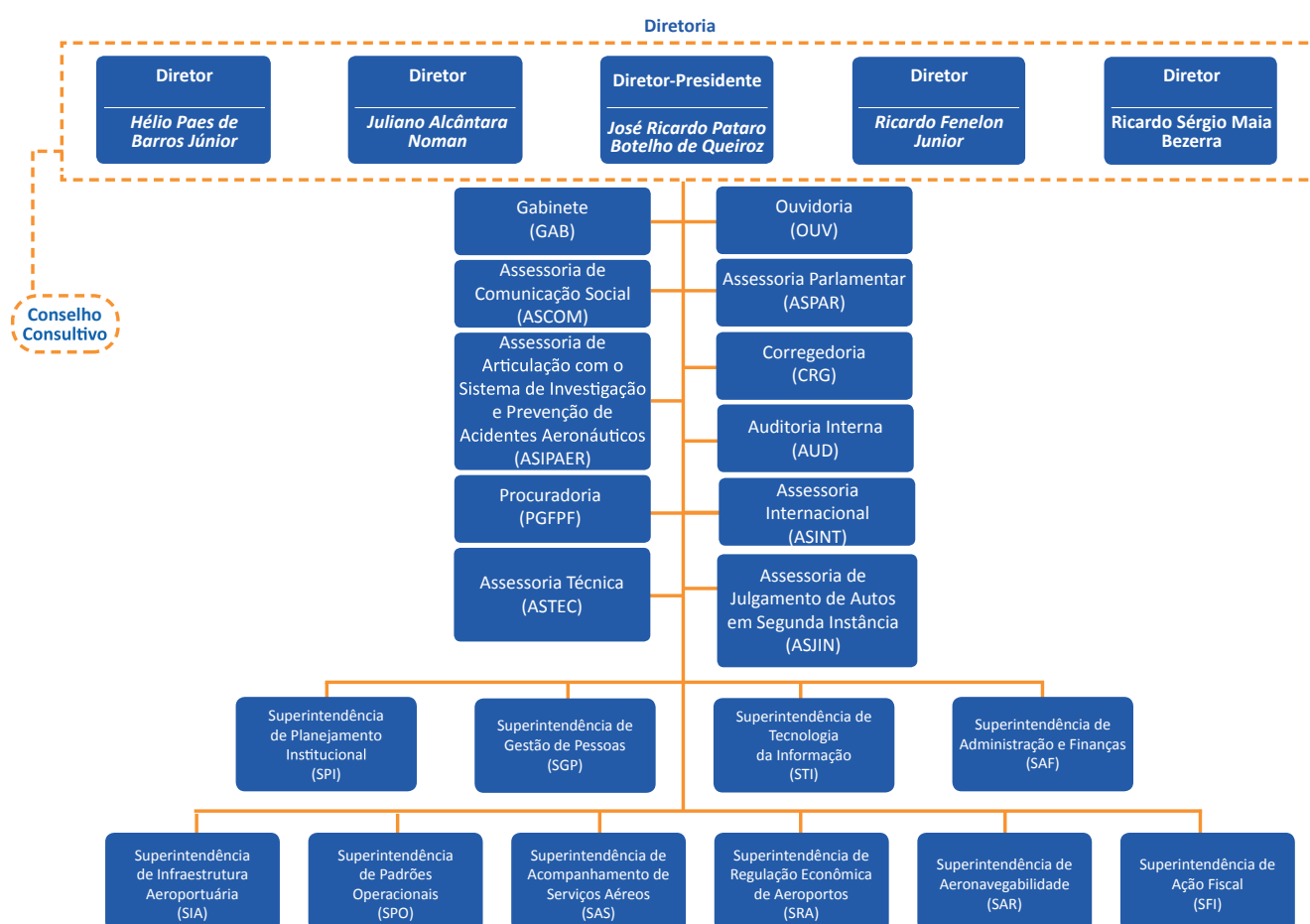


Figura 2 – Estrutura Organizacional ANAC

Saiba Mais:

Regimento Interno da ANAC

Quem é quem ANAC:

http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/quem-e-quem
(atualizado em maio/2017)

Diretoria Colegiada

A Diretoria Colegiada é o órgão de deliberação máxima da ANAC, composta por cinco diretores nomeados para mandato de cinco anos. Todos são nomeados por ato do Presidente da República, após aprovação do Senado Federal, na forma do disposto no art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Um dos diretores exerce a função de Diretor-Presidente, por designação do Presidente da República.

O artigo 9º do Regimento Interno da ANAC define todas as competências da Diretoria. De forma geral, compete ao colegiado analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência. 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 o voto de qualidade. Nos casos de urgência e relevância, em que não for possível reunir a tempo o referido quórum – sob o risco de intempestividade da matéria deliberada –, o Diretor-Presidente pode deliberar *ad referendum* da Diretoria, situação em que as matérias deverão ser referendadas posteriormente pelo Colegiado.

Saiba mais:

Conheça o perfil dos Diretores no Portal da ANAC
http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/quem-e-quem

Diretor-Presidente: [José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz](#)

Diretor: [Hélio Paes de Barros Júnior](#)

Diretor: [Ricardo Sérgio Maia Bezerra](#)

Diretor: [Juliano Alcântara Noman](#)

Diretor: [Ricardo Fenelon Junior](#)

Acesse também a Galeria dos Diretores que já atuaram na Agência:
http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/galeria-dos-diretores

Unidades Organizacionais

Compete às Superintendências deliberar sobre assuntos essencialmente técnicos, baseando-se nos direcionamentos estratégicos estabelecidos pela Diretoria. As Superintendências atuam tanto nas atividades finalísticas, como nas atividades de suporte da Agência. Completam a estrutura da ANAC os órgãos de assessoramento direto e imediato à Diretoria, que são aqueles que se encontram na linha vertical do organograma da Figura 2. Dentre os órgãos de assessoramento, tem-se dois colegiados: o Conselho Consultivo, composto por representantes de diversos segmentos da aviação civil brasileira, e o Plenário, a quem compete apreciar as matérias relacionadas com a aviação civil internacional que subsidiarão as decisões da Diretoria.

Saiba mais:

As informações sobre as Unidades Organizacionais da Agência (como competências, organização interna, chefias e contatos) podem ser conhecidas também na página Quem é Quem do Portal da ANAC. (http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/quem-e-quem)

A large, light blue, stylized number '2' graphic that serves as a background element for the text.

RETROSPECTIVA

2017



2 - RETROSPECTIVA 2017

Essa seção apresenta de forma sucinta uma retrospectiva das principais realizações da ANAC e acontecimentos do setor aéreo ao longo de 2017:

JANEIRO

ANAC promoveu, em São Paulo, o *workshop* sobre Manutenção Preventiva por Pilotos. O evento reuniu profissionais e representantes de associações e sindicatos dos setores envolvidos, incluindo pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica, organizações de manutenção e proprietários, que tiveram a oportunidade de promover debates e discussões a respeito da manutenção preventiva por pilotos. Com a realização do *workshop*, a Agência pretende coletar subsídios para fomentar estudos e eventuais alterações em seus atos normativos.

Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e ANAC lançaram campanha sobre as novas regras para viagens de avião no Brasil. A campanha incluiu um *hotsite* de esclarecimento sobre as novas Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA), além de *cards* e vídeos veiculados pelas mídias sociais.

As Reuniões Deliberativas da Diretoria da ANAC passaram a ser transmitidas ao vivo pelo Portal da ANAC, com acesso disponível também no canal institucional da Agência no *Youtube*. A transmissão tem como objetivo o aperfeiçoamento da governança regulatória, de forma a facilitar o acompanhamento das deliberações por parte dos interessados.

FEVEREIRO

Lançamento do Plano de Atuação Internacional para 2017, com o propósito de mapear a agenda de atuação internacional da Agência, apresentar critérios de priorização das missões e representações internacionais, e apresentar uma estimativa de recursos humanos e orçamentários dispendidos em missões internacionais. Tendo em vista uma das características fundamentais do setor de aviação civil, que é o elevado grau de padronização e homogeneização internacional de normas e procedimentos operacionais, a atuação da autoridade de aviação civil precisa ser forte a fim de que estejamos sempre atualizados em relação aos parâmetros normativos internacionais.

A ANAC publicou o Plano de Logística Sustentável que trata dos seguintes temas: "Material de consumo", "Energia elétrica", "Água e esgoto", "Coleta seletiva", "Qualidade de vida no ambiente de trabalho", "Compras e contratações sustentáveis", "Deslocamento de pessoal", "Vigilância" e "Limpeza e Conservação". Para cada assunto abordado, o Plano apresenta um diagnóstico acerca da sustentabilidade, as medidas propostas e considerações aplicáveis a cada situação.

MARÇO

Realização do leilão dos aeroportos de Porto Alegre, Salvador, Florianópolis e Fortaleza. Os quatro aeroportos leiloados foram arrematados com ágio médio de 94% em relação à oferta mínima prevista (R\$754 milhões). Além disso, as propostas vencedoras, somadas, representaram a maior contribuição fixa ao sistema aeroportuário. O valor total final da outorga a ser paga pelas concessionárias será de R\$ 3,72 bilhões, 23% a mais do que o valor de R\$ 3,01 bilhões inicialmente estabelecido pelo Governo.

Entrou em vigor a Resolução nº 400/2016 que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo. As novas regras, que definem os novos direitos e deveres dos passageiros no transporte aéreo, foram amplamente discutidas com a sociedade, por meio de audiências e consultas públicas.

Com o objetivo de aprimorar e tornar mais eficaz o atendimento às solicitações da sociedade recebidas pelo canal "Fale com a ANAC", a Agência passou a adotar o Sistema de Atendimento Stella para realizar o registro e o monitoramento de demandas de cidadãos, regulados e usuários da aviação civil. O Sistema Stella funciona em ambiente web e permite que os usuários registrem demandas e acompanhem seu andamento em qualquer localidade. Além disso, a nova ferramenta é de fácil navegação, possui interface amigável e pode ser acessada por meio dos principais navegadores disponíveis no mercado.

ABRIL

Entrou em vigor a liberação para as empresas aéreas praticarem a venda de passagens com diferentes franquias de bagagem despachada ou até mesmo sem a franquia, possibilitando aos passageiros adquirirem ou não esse serviço e tornando o mercado aéreo brasileiro mais semelhante ao do exterior.

A demanda doméstica (em passageiros-quilômetros pagos transportados, RPK) registrou aumento de 2,7% em abril de 2017, comparada com o mesmo mês de 2016, sendo a segunda alta do indicador após 19 meses consecutivos em queda. A oferta também registrou crescimento, da ordem de 1,5% na mesma comparação, sendo também a segunda alta mensal consecutiva.

MAIO

Entrou em vigor o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial – RBAC –E nº 94 que disciplina uso de aeronaves não tripuladas, popularmente conhecidas como "drones". O objetivo da norma é tornar viáveis as operações desses equipamentos, preservando-se a segurança das pessoas. A instituição das regras também contribuirá para promover o desenvolvimento sustentável e seguro para o setor.

JUNHO

A feira DroneShow LA 2017 concedeu à ANAC um prêmio especial, com o objetivo de reconhecer os trabalhos e o empenho dos servidores envolvidos na elaboração da regulamentação do uso de Aeronaves Remotamente Pilotadas, o RBAC Especial nº 94. O prêmio também foi concedido como forma de reconhecer a participação ativa da ANAC na propagação do conhecimento técnico sobre o assunto e as ações desenvolvidas para prestação de esclarecimentos junto ao público do evento.

Os Certificados do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) passaram a ser emitidos em formato digital. No caso das aeronaves certificadas, passaram a ser expedidos em formato digital os Certificados de Matrícula (CM) e os Certificados de Aeronavegabilidade padrão (CA). Para as aeronaves experimentais, os Certificados de Matrícula Experimental (CME) e os Certificados de Autorização de Voo (CAV) passaram a ser gerados eletronicamente. A adoção de certificação eletrônica reforça os princípios de sustentabilidade e economicidade seguidos pela ANAC.

Publicação do Anuário do Transporte Aéreo - 2016, que compila as principais informações do mercado e os resultados do setor aéreo em 2016.

JULHO

Aprovação da Resolução nº 437 de 26 de julho de 2017 que regulamenta a divulgação de dados de tarifas aéreas domésticas e internacionais comercializadas, após o devido processamento, para livre e irrestrito acesso de qualquer interessado.

AGOSTO

O Jato executivo HondaJet recebeu a certificação de tipo durante a Latin American Business Aviation Conference & Exhibition (LABACE 2017), realizada em São Paulo. A certificação de tipo tem como objetivo assegurar que a aeronave atenda, pelo menos, aos mesmos requisitos e níveis de segurança exigidos para os produtos aeronáuticos brasileiros. O processo de validação da HondaJet durou cerca de 13 meses.

Lançamento do Programa de Implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC - PSOE-ANAC. O programa foi instituído com o objetivo de concentrar esforços e melhorar os processos da Agência que envolvem a segurança operacional, assunto considerado o mais importante para o alcance da missão e da visão da ANAC.

Com o objetivo de facilitar o processo de aprovação de serviços aéreos, a ANAC aprovou a Resolução nº 440 que define as novas regras para o processo de registro dos Serviços de Transporte Aéreo. Com essa nova sistemática, o processo para aprovação de serviços aéreos se dará diretamente entre os operadores aéreo e aeroportuário, além do controle de espaço aéreo, portanto a ANAC não mais atuará burocraticamente no meio do caminho entre as partes interessadas, mas sim fiscalizando o sistema. Essa mudança permite que as empresas aéreas tenham malhas mais flexíveis, eficientes e que busquem atender melhor a demanda por serviços aéreos, principalmente em altas e baixas temporadas.

SETEMBRO

Com o propósito de contribuir para o melhor entendimento de juízes federais sobre as questões que envolvem o mundo da aviação civil, a ANAC participou do curso "Direito Regulatório – caminhos para uma interlocução mais efetiva", promovido pela Escola de Magistratura Federal da 1ª Região (ESMAF), em Brasília. Essa foi uma oportunidade para tirar dúvidas dos juízes sobre temas específicos do mundo da aviação e demonstrar a abrangência do trabalho desenvolvido pela Agência.

Aprovação das "Diretrizes para a Qualidade Regulatória", um normativo de orientação estratégica que estabelece as referências e os critérios que norteiam o trabalho de regulação realizado pela ANAC, no âmbito dos três macroprocessos finalísticos da Agência – "Regulamentação", "Certificação e Outorga" e "Fiscalização". O objetivo é aumentar a previsibilidade da atividade regulatória da ANAC, diminuindo os impactos da regulação do setor, e facilitar o acompanhamento do trabalho da Agência pela sociedade.

OUTUBRO

A ANAC recebeu o "Seminário e *Workshop* sobre Avaliações da Segurança Operacional e de Compatibilidade de Certificação de Aeródromos". O evento teve como objetivo discutir a implementação dos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea em Operações de Aeródromos no âmbito dos Estudos de Compatibilidade e Análise de Segurança Operacional. Esses estudos visam a endereçar eventuais não conformidades em relação às práticas recomendadas do Anexo 14 (aeródromos) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e, assim, viabilizar a certificação operacional de aeródromos. Participaram do evento representantes de autoridades de aviação civil e operadores de aeródromos de 6 países (Chile, Colômbia, Equador, Panamá, Uruguai e Venezuela), o Oficial Regional da OACI na América Latina, representantes da Airbus e de operadores de aeródromos no Brasil, além de profissionais do Departamento de Controle Aéreo (DECEA) e servidores da ANAC.

NOVEMBRO

A ANAC realizou uma série de palestras sobre a Análise de Impacto Regulatório (AIR). Destinado a servidores públicos, profissionais da aviação, empresários, pesquisadores, estudantes e demais interessados no assunto, o evento abordou os seguintes temas: Contextualização sobre Análise de Impacto Regulatório na ANAC; Importância da AIR, formas de Participação Social e modelo de Screening com foco no consumidor; Qualidade regulatória: análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros; e Análise de Impacto Regulatório dos Requisitos de Projeto de Aeródromos no Brasil: uma análise econômica e aplicação ao caso do aeroporto de Congonhas.

ANAC disponibilizou em seu site um formulário com modelo opcional de autorização expressa de pais ou responsável legal para viagens domésticas de crianças com até 12 anos acompanhadas por pessoa maior de idade. A partir de 12 anos, em território nacional, o embarque pode ser realizado sem necessidade de autorização especial. O modelo apresentado permite o preenchimento eletrônico e a impressão do documento, que deve ser apresentado no momento de cada *check-in* e embarque. Cabe informar que o formulário é opcional, uma vez que qualquer autorização expressa elaborada nos termos do Estatuto da Criança e do Adolescente deve ser aceita para a viagem.

A Polícia Federal (PF), o Ministério Público Federal (MPF) e a ANAC deflagraram a Operação Turbulência, com o objetivo de aprofundar as investigações de um esquema que tentava facilitar a concessão de licenças e habilitações de pilotos de avião e helicóptero emitidas pela ANAC. A ANAC detectou o esquema e levou ao conhecimento da PF e do MPF os primeiros indícios de irregularidades, que culminaram em investigação com a integração dos três órgãos. Durante a apuração foi identificado que processos de solicitação de licença e/ou habilitação de pilotos eram peticionados junto à ANAC contendo documentação ideologicamente falsa. Despachantes de assessoria aeronáutica seriam responsáveis por cooptar interessados, montar seus processos com documentação falsa e/ou ideologicamente falsa, e submetê-los à ANAC, proporcionando rápida emissão da licença e/ou habilitação.

DEZEMBRO

ANAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) promoveram, no Rio de Janeiro, a segunda edição do *Safety Management Summit (SMS - Brazil 2017)*. O evento reuniu a comunidade internacional da aviação para debater os padrões operacionais utilizados pelo setor e as perspectivas para o futuro, bem como as melhores práticas de segurança na aviação.

Entrou em vigor a Resolução nº 458, que possibilita a utilização de sistemas digitais para registro oficial de informações, em substituição aos registros em papel. Essa norma tem por objetivo criar requisitos mínimos para que os regulados possam desenvolver plataformas para registros de informações de maneira unicamente digital. Embora a utilização do sistema seja facultativa, uma vez utilizada, a forma de registro dos dados deverá se dar somente pela plataforma.

Foi aprovada a revisão da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, que estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC). A principal mudança na norma foi o estabelecimento do critério de isenção do SESCINC para aeroportos que movimentam até 200 mil passageiros por ano, a fim de adequar o nível de exigência ao que é praticado internacionalmente e à realidade operacional brasileira, além de promover economia do custo operacional em aeródromos de menor porte.

Emissão do certificado de tipo provisório para o cargueiro KC390. Fabricado pela Embraer, com participação da Argentina, Portugal e República Tcheca, é o maior avião já projetado no Brasil.

3

**RESULTADOS
DO SETOR**



3 - RESULTADOS DO SETOR

Em 2017, o transporte aéreo voltou a apresentar crescimento, de 2,0% em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), após retração de 4,4% em 2016. Antes de tal retração, o mercado doméstico de passageiros havia passado por mais de 10 anos com crescimento médio de 10% ao ano, entre 2004 e 2015. 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.

Os gráficos a seguir ilustram a evolução dos principais indicadores de desempenho do transporte aéreo público regular.

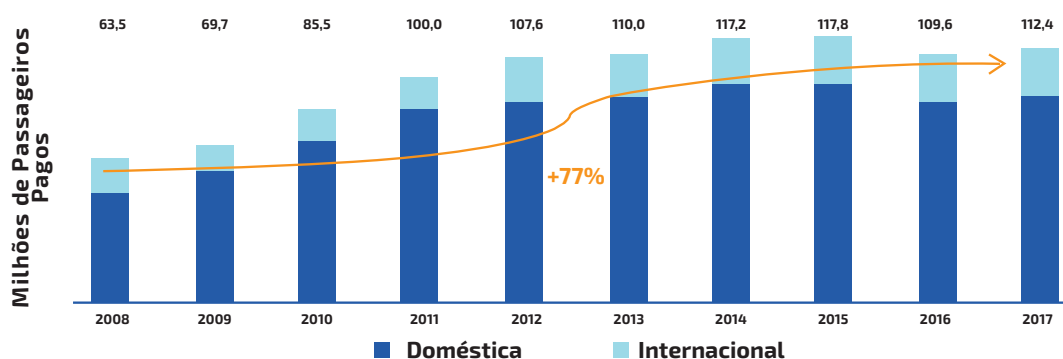


Figura 3 - Evolução da quantidade de passageiros transportados

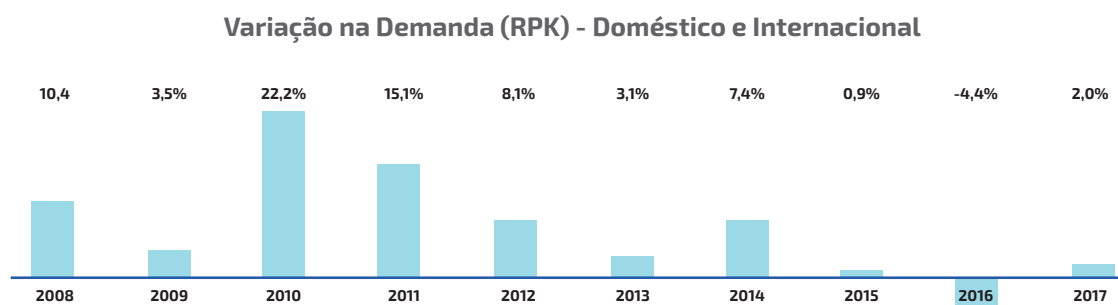


Figura 4 - Taxa de crescimento da demanda RPK por transporte aéreo

Observa-se pela Figura 4 que a demanda por voos voltou a crescer em 2017, após registrar queda em 2016. Já a quantidade de voos realizados, apresentada na Figura 5, segue em queda desde 2013.

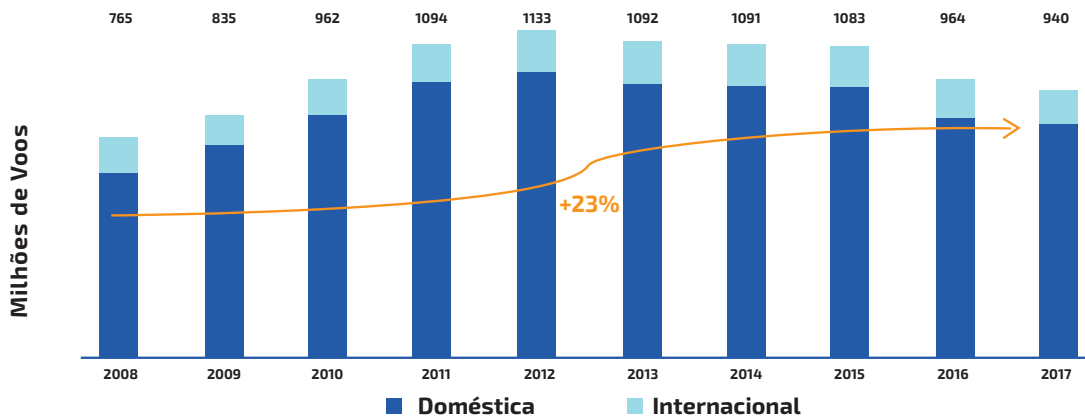


Figura 5 - Evolução da quantidade de voos realizados

Quantidade de Passageiros transportados - Doméstico e Internacional

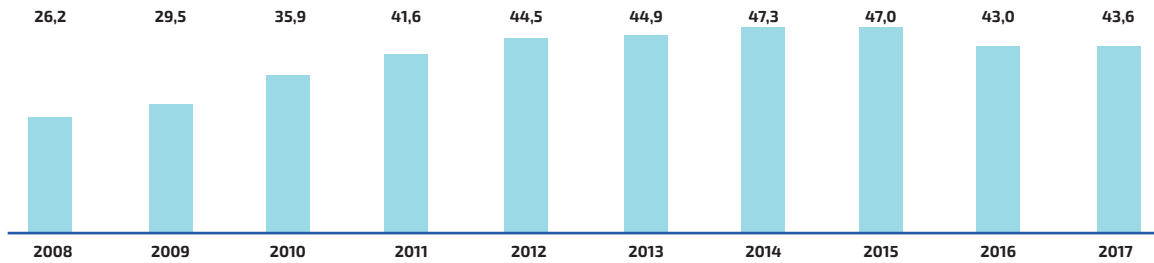


Figura 6 - Taxa de passageiros transporte aéreo para cada 100 habitantes

Participação de mercado no RPF doméstico

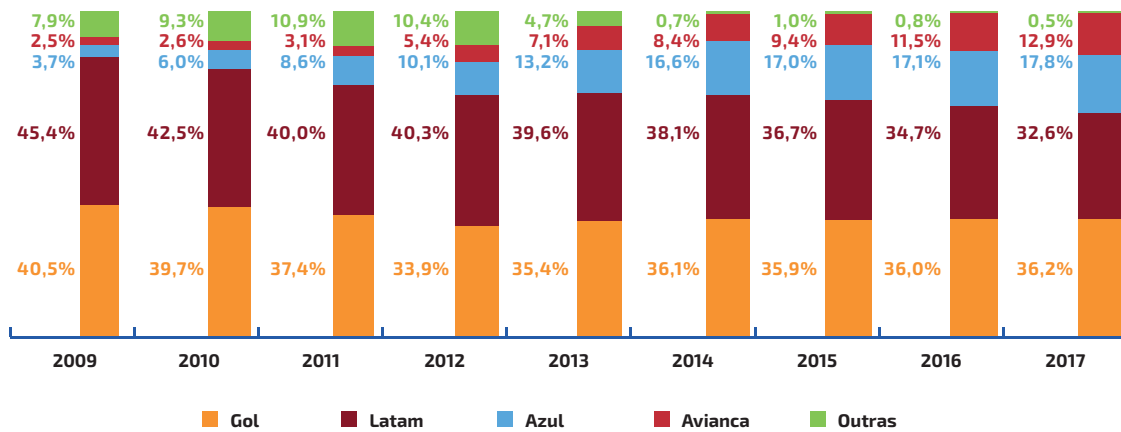


Figura 7 - Participação de Mercado Doméstico

Observa-se que a Gol e a Latam permaneceram na liderança no mercado doméstico, com participações de mercado da ordem de 36,1% e 32,6%, respectivamente. A participação das demais empresas, concorrentes das duas líderes, foi de 31,2% em de 2017, o que representou um aumento de 6% na comparação com o percentual apurado no ano anterior. A Azul e a Avianca, respectivamente terceira e quarta colocadas, tiveram um crescimento em sua participação, alcançando os recordes de 17,8% e 12,9%, respectivamente.

Participação de mercado no RPK internacional

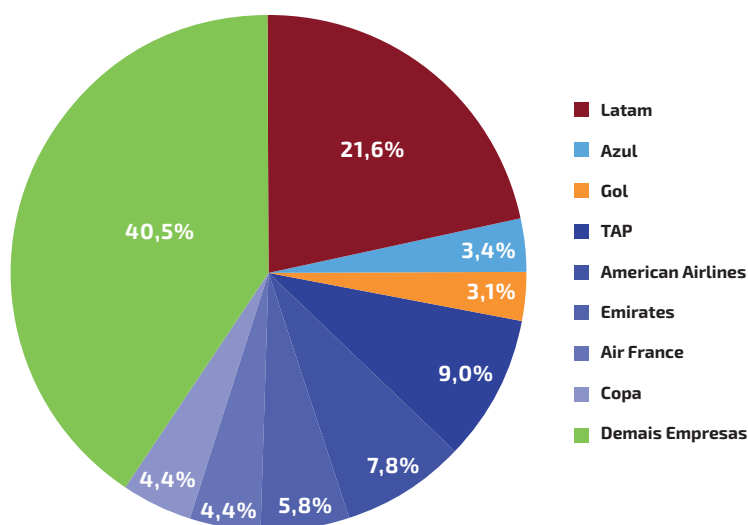


Figura 8 - Participação de Mercado Internacional (2017 – RPK)

Com relação ao mercado internacional, a empresa brasileira Latam é a líder com 21,6% de participação, seguida da portuguesa TAP com 9,0% e da americana American Airlines com 7,8%.

A tarifa aérea média doméstica real (atualizada pela inflação) fechou 2017 em R\$ 357,16, menor valor registrado na série histórica desde 2011. Na comparação com 2016, o dado do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas mostrou uma redução de 0,6%. O preço do quilômetro pago por passageiro (ou, tecnicamente, yield tarifa aérea médio doméstico real), que permite a comparabilidade entre ligações com diferentes distâncias, teve queda de 3,1% em 2017 com relação a 2016. Fechou em R\$ 0,308, também o menor valor da série histórica.

Tarifa Aérea Média Doméstica Real

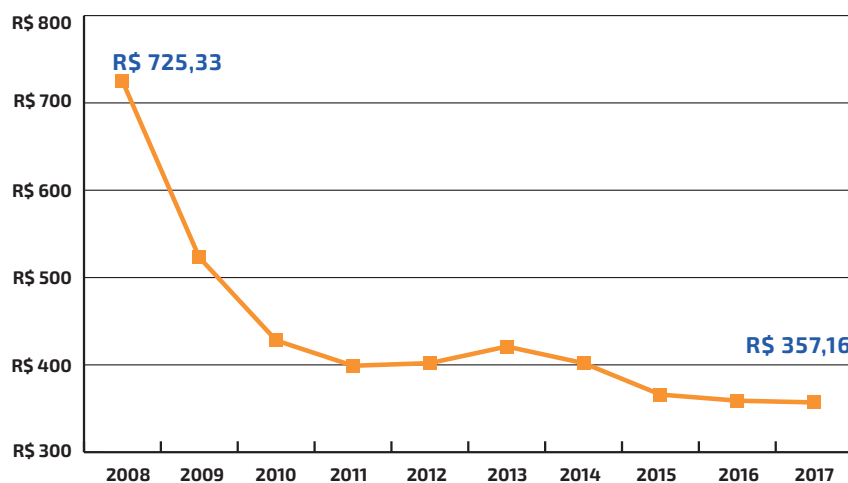


Figura 9 - Evolução da tarifa aérea média doméstica comercializada

Distribuição das tarifas aéreas comercializadas

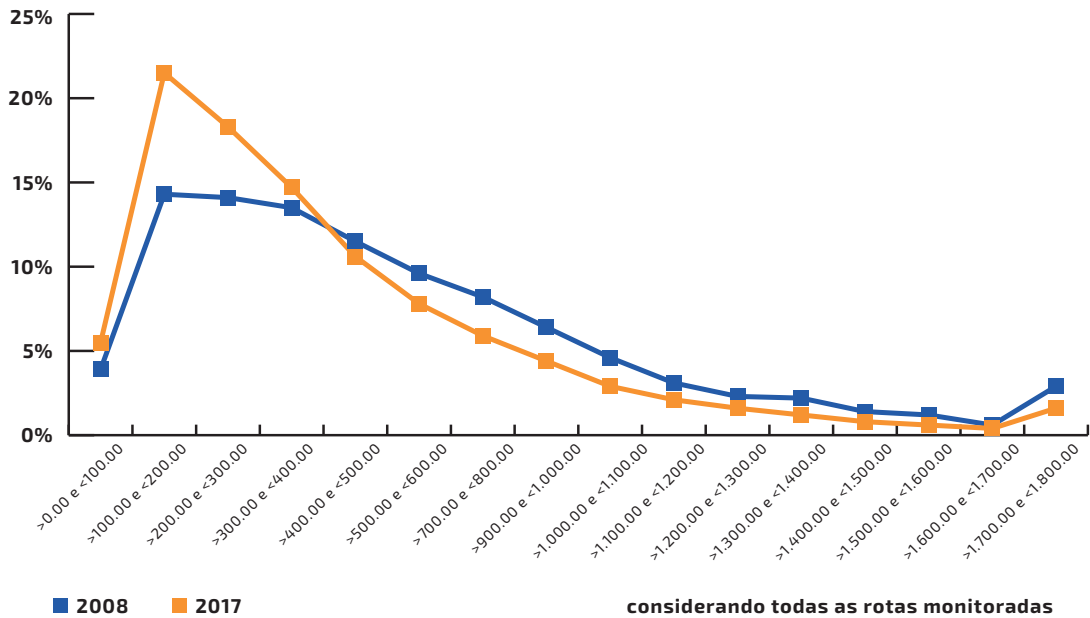


Figura 10 - Distribuição das tarifas aéreas domésticas comercializadas

Variação de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real

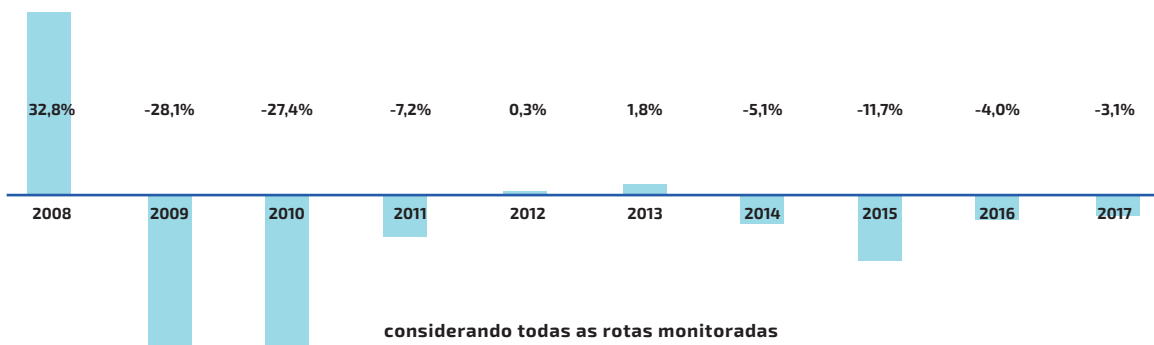
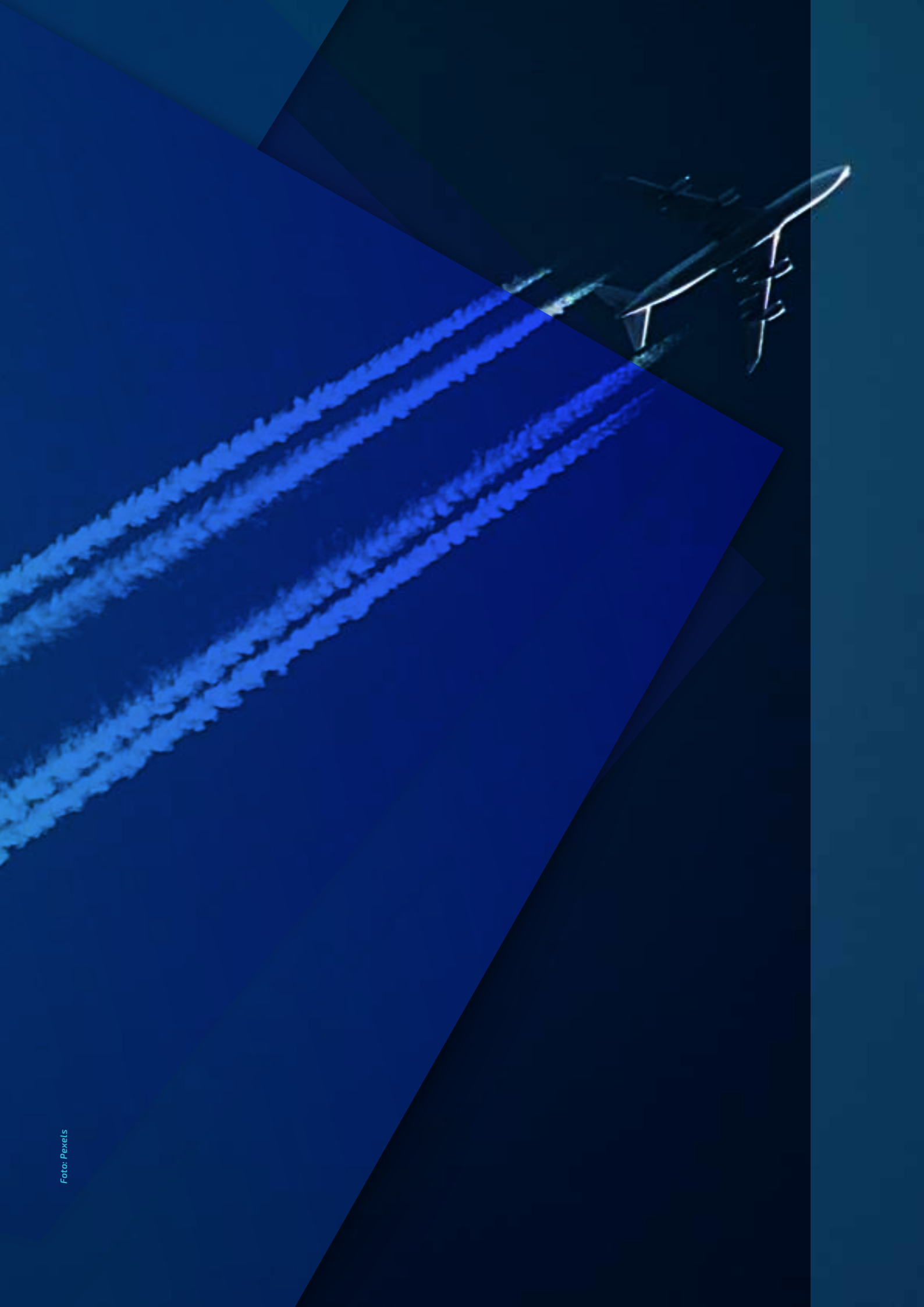


Figura 11 - Variação do Yield médio doméstico comercializado

4

**SEGURANÇA
NA AVIAÇÃO**



4 - SEGURANÇA NA AVIAÇÃO

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

Com o intuito de monitorar o desempenho da aviação civil brasileira, a Agência utiliza diversas informações, entre elas aquelas relacionadas aos acidentes aeronáuticos provenientes do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)¹. De posse desses dados e visando ter uma percepção da evolução dos acidentes nos últimos anos, foi elaborada a figura abaixo, da qual se verifica uma redução a partir do ano de 2013.

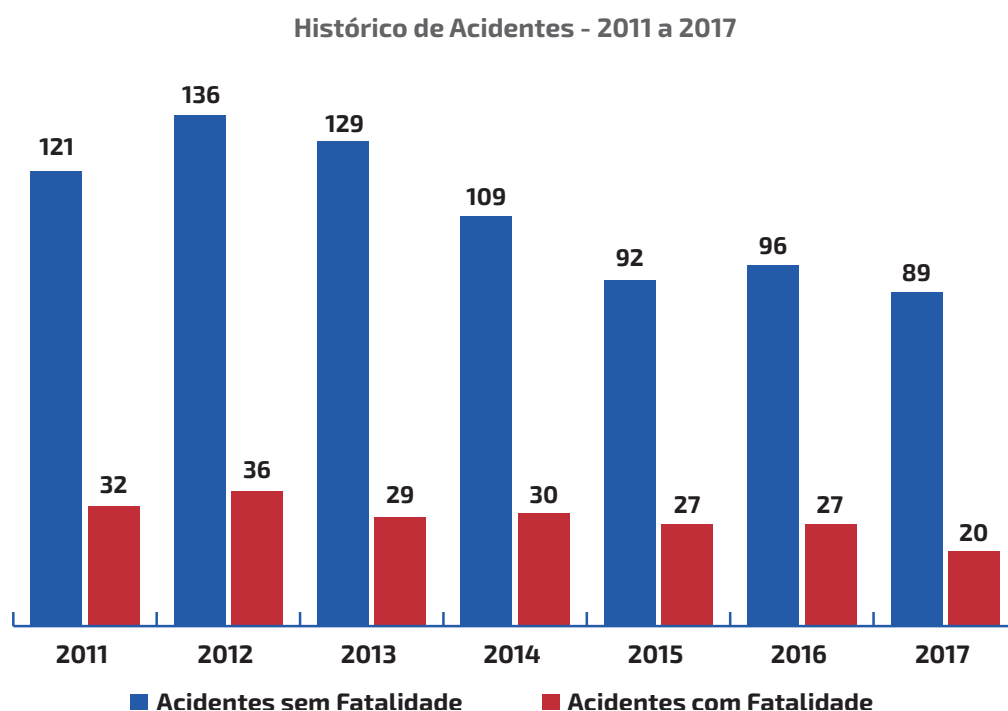


Figura 12 - Histórico de acidentes com e sem fatalidades.

Fonte: Dados tratados a partir do Sistema Potter (CENIPA), ANAC.

Outro indicador utilizado pela ANAC é o índice de acidentes aeronáuticos com fatalidades na aviação regular, que é a média móvel (de cinco anos) da taxa de acidentes fatais por milhão de decolagens envolvendo operadores da aviação comercial regular brasileira. Em 2017 tal índice manteve-se na marca de 0,00 acidentes por milhão de decolagens, ao passo que a meta estabelecida pela própria Agência para o mesmo ano foi de 0,26.

¹ O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), por meio do sistema Potter, é a fonte primária dos dados utilizados nessa seção que são internalizados pela ANAC. Após a importação dos dados do Sistema Potter, a Agência faz uma série de tratamentos dos dados, valendo-se de outras bases institucionais antes de utilizá-los. Ainda a respeito das ocorrências aeronáuticas, neste relatório não foram consideradas aquelas envolvendo aeronaves estrangeiras, experimentais ou com reserva de marcas, assim como também não foram avaliadas ocorrências relacionadas a atos de interferência ilícita, operações de defesa civil ou segurança pública. Por tais considerações, diferenças podem ser encontradas ao se confrontar os dados aqui apresentados com aqueles disponibilizados pelo próprio CENIPA ou outras fontes.

Taxa de Acidentes com Fatalidade - Aviação Regular

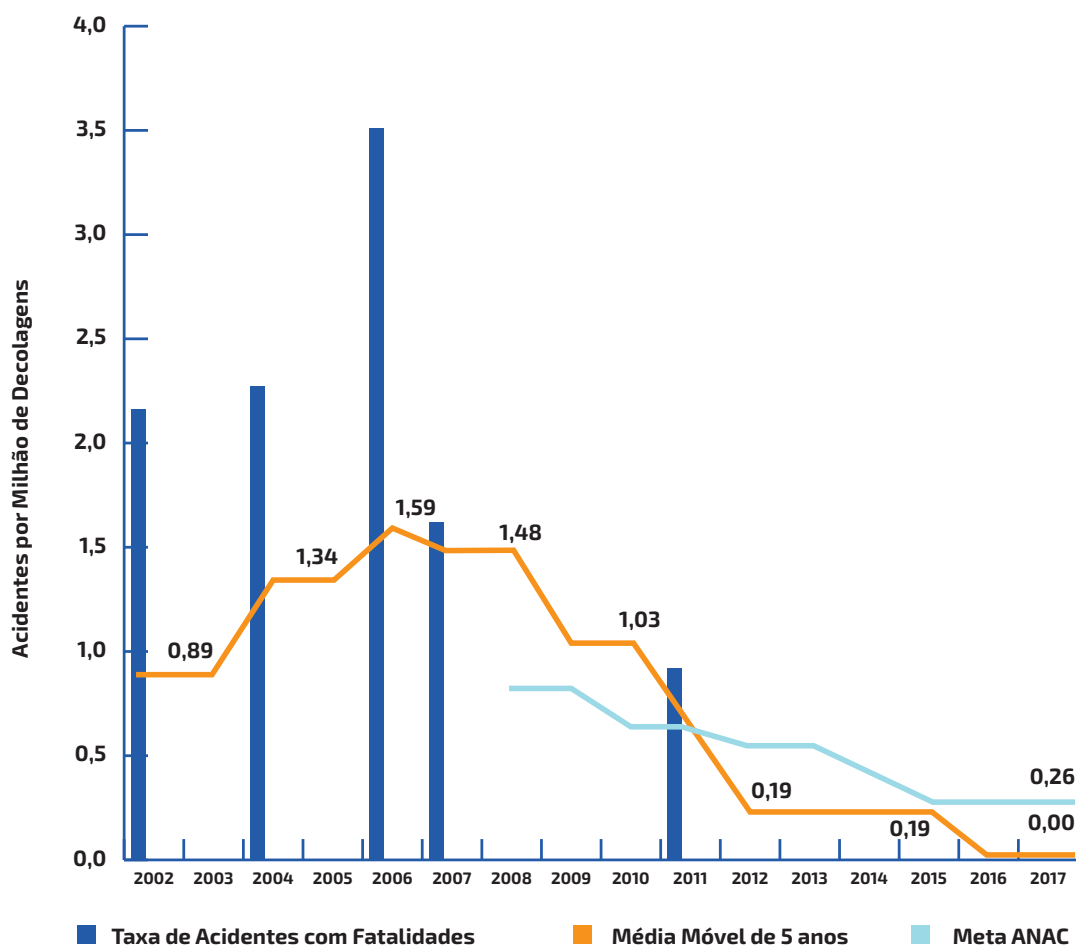


Figura 13 - Taxa de acidentes com fatalidades na aviação regular brasileira.
 Fonte: Dados tratados a partir do Sistema Potter (CENIPA), ANAC.

Além da aviação regular, a ANAC também acompanha com proximidade o desempenho dos demais segmentos da aviação e, para cumprir essa tarefa, é importante considerar os diferentes ambientes e características operacionais, assim como os distintos volumes de operação por eles apresentados. Com esse intuito, foram consolidadas taxas de acidentes para os principais segmentos da aviação, conforme pode ser observado na figura a seguir. Da figura, é oportuno notar que, além das baixas taxas de acidentes apresentadas pela aviação regular, a aviação de instrução e a aviação privada vêm apresentando taxas de acidentes similares ao longo do tempo, e que esses números são consideravelmente superiores àqueles registrados para o táxi-aéreo, exceto para o ano de 2017. Adicionalmente, também merece destaque a tendência de queda das taxas apresentadas tanto pela aviação privada quanto pela aviação de instrução nos últimos anos.

Taxa de Acidentes - Por Tipo de Operação

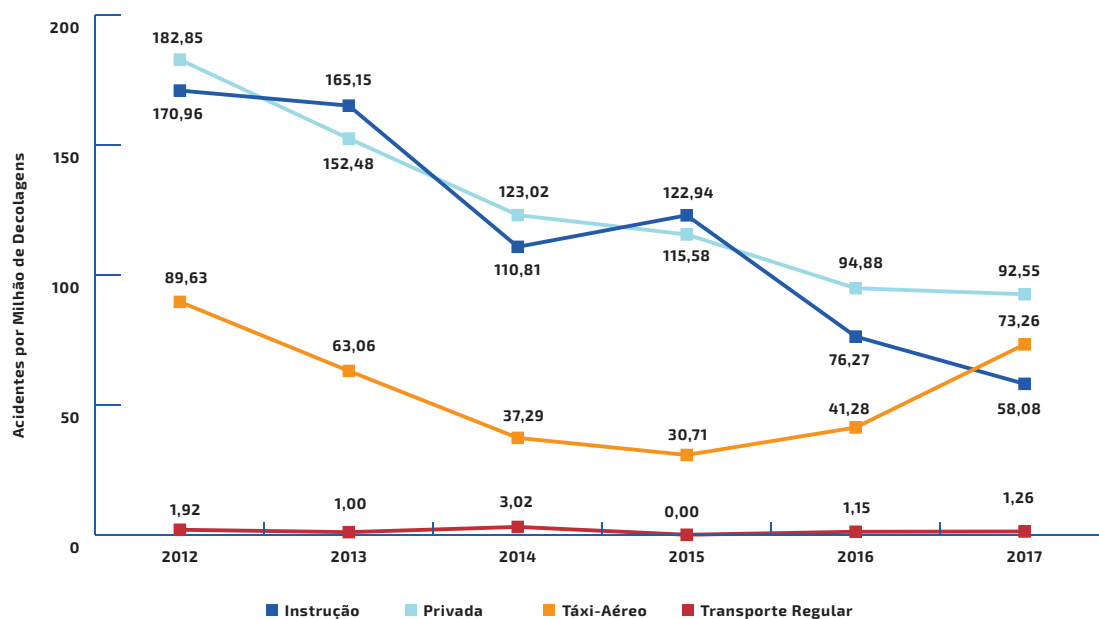


Figura 14 - Taxa de acidentes (acidentes para cada milhão de decolagens registradas) por tipo de operação, de 2012 a 2017.

Fonte: Dados tratados a partir do Sistema Potter (CENIPA), ANAC.

Levando em consideração as dimensões continentais de nosso país e as vocações aeronáuticas de cada região, o local onde ocorrem os acidentes mostra-se um fator relevante para a análise do desempenho da segurança operacional, assim como para o direcionamento e priorização de iniciativas de melhoria da segurança por parte da Agência. Diante dessa situação, convém verificar a distribuição geográfica dos acidentes ocorridos em 2017, conforme apresentado na figura abaixo, que faz a distinção entre os acidentes com e sem fatalidades.

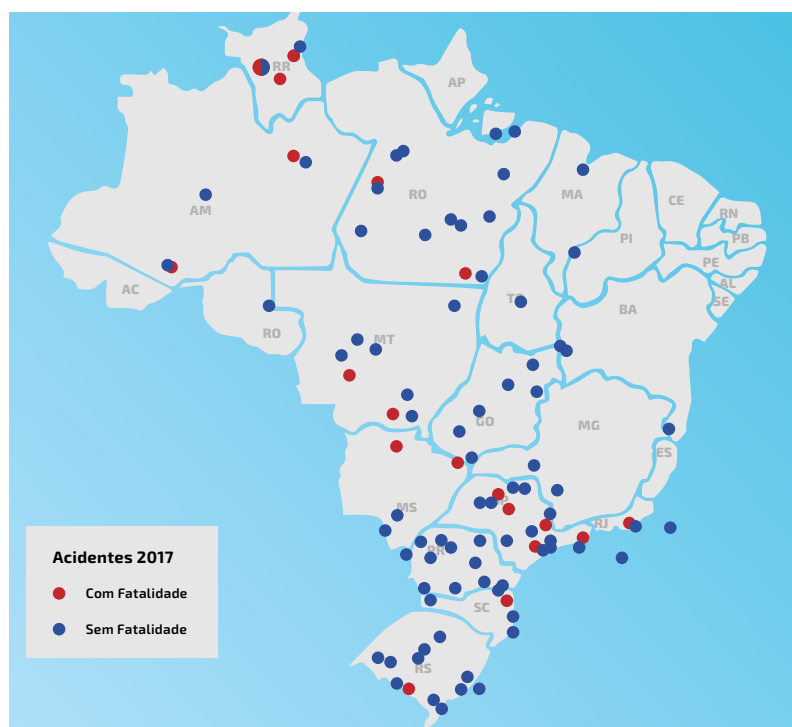


Figura 15: Distribuição dos acidentes, com e sem fatalidades, registrados no Brasil em 2017.

Fonte: Dados tratados a partir do Sistema Potter (CENIPA), ANAC.

Saiba mais:

A ANAC produz o Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO), que é considerado um dos principais instrumentos para reunir e comunicar informações de relevância para o gerenciamento da segurança operacional da aviação civil brasileira. Análises mais detalhadas e maiores informações podem ser consultadas nos RASO já publicados pela Agência e que encontram-se disponíveis em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/relatorios-anuais-de-seguranca-operacional-1>

Evolução da Satisfação Geral do Passageiro

Desde janeiro de 2013, é realizada a Pesquisa Permanente de Satisfação dos Passageiros, pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em que os usuários dos aeroportos brasileiros avaliam 38 quesitos de infraestrutura, atendimento, serviços, itens de gestão, além da satisfação geral com o aeroporto, em uma escala de 1 a 5.

No 4º trimestre de 2017, 91% dos passageiros considerou os 15 aeroportos que já vinham sendo avaliados como "bons" (4) ou "muito bons" (5). No mesmo período de 2016, o percentual era de 90%. Ao todo, entre outubro e dezembro, foram entrevistadas 13.908 pessoas para os 15 aeroportos. A média do índice geral de satisfação foi de 4,35.

A partir do primeiro trimestre de 2018, serão 20 terminais avaliados.



Figura 16 - Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro. Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Desde que começou a ser realizada, a pesquisa de satisfação já ouviu mais de 308 mil pessoas nos 15 principais aeroportos, que estão divididos em três categorias baseadas no número de passageiros processados por ano. Na categoria de até 5 milhões de passageiros estão os terminais de Natal (RN), Manaus (AM), Cuiabá (MT). Nesse grupo também farão parte os novos aeroportos da Pesquisa: Belém (PA), Maceió (AL), Vitória (ES), Goiânia (GO) e Florianópolis (SC). Entre 5 e 15 milhões estão: Fortaleza (CE), Recife (PE), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), Salvador (BA), Santos Dumont (RJ), Campinas (SP) e Confins (MG). Acima de 15 milhões de passageiros estão Galeão (RJ), Congonhas (SP), Brasília (DF) e Guarulhos (SP). Os passageiros são ouvidos diariamente por pesquisadores da Praxian – Business & Marketing. O nível de confiança do levantamento é de 95%, com margem de erro de 5%.

5

REGULAMENTAÇÃO



5 - REGULAMENTAÇÃO

Compete à ANAC regular o setor de aviação, à exceção das atividades de controle de espaço aéreo. As normas da ANAC – Resoluções e Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) – 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 seus regulamentos e normas.

A atividade regulatória do transporte aéreo pode ser dividida em quatro temáticas: *safety* (segurança operacional), *security* (segurança contra atos de interferência ilícita – AVSEC), regulação econômica e acompanhamento do mercado de transporte aéreo. Os dois primeiros temas são comumente associados à regulação técnica, ao passo que os dois últimos, à regulação econômica.

É importante conhecer a diferença entre os conceitos de *safety* e *security*. *Safety* (segurança operacional) refere-se a todos os aspectos que garantem uma operação aérea segura, abrangendo a aeronavegabilidade do produto aeronáutico (aeronave), a proficiência técnica dos pilotos e demais tripulantes, a qualidade da infraestrutura aeroportuária, o sistema de comunicação entre pilotos e torre de controle de espaço aéreo (assunto em parte regulado pelo DECEA) e a interação entre todos esses componentes. É para garantir esse tipo de segurança que a ANAC regula os pilotos, as aeronaves, as atividades de manutenção, as operações aéreas e os aeródromos.

Por seu turno, *security* (segurança contra atos de interferência ilícita – AVSEC) se destina a evitar que a operação aérea seja contaminada por atos ou fatos, alheios às questões de segurança operacional, mas que possam colocar em risco a segurança de voo, como um ataque terrorista, entre outros. Para ilustrar, todo o controle de acesso às salas de embarque de aeroportos é disciplinado pela ANAC com finalidade de *security* – ou seja, impedir que a segurança de voo seja comprometida por atos de interferência ilícita.

Já a regulação econômica envolve a intervenção do Estado no setor com o objetivo de garantir à sociedade a regular prestação de um serviço público, como o são o transporte aéreo e a exploração da infraestrutura aeroportuária. Os dados e informações necessários para essa análise são obtidos por meio do monitoramento constante do transporte aéreo e têm como objetivo subsidiar as decisões regulatórias e supervisionar os serviços oferecidos aos usuários, de modo a garantir a segurança e a eficiência na aviação civil.

No curso de 2017, as ações desenvolvidas pela ANAC, no sentido de aprimorar o arcabouço normativo e, conseqüentemente, promover a melhoria na qualidade regulatória, resultaram na edição de 26 novas normatizações, alteração de 59 normativos vigentes e revogação de 31 normas. Pode-se destacar algumas publicações, como a Resolução nº 437 de 26 de julho de 2017 que regulamenta a divulgação de dados de tarifas aéreas domésticas e internacionais comercializadas, encontrada no Portal da ANAC.

Destaca-se ainda a publicação das "Diretrizes para a Qualidade Regulatória", aprovada pela Portaria nº 3.092, de 6 de setembro de 2017. Trata-se de um normativo de orientação estratégica que estabelece referências objetivas e critérios claros para o trabalho de regulação realizado pela ANAC, formalizando quais caminhos devem ser seguidos pelos seus servidores a fim de alcançar a missão da Agência. Dessa forma, as diretrizes demonstram o comprometimento da ANAC com a sociedade ao estabelecer orientações para a atuação da Agência de forma clara e pública, facilitando o acompanhamento do trabalho de regulação realizado pela Agência e a verificação da qualidade de seus macroprocessos finalísticos. Além disso, a publicidade das diretrizes aumenta a previsibilidade da atividade regulatória da ANAC, diminuindo os impactos da regulação do setor.

A seguir são apresentados as principais normas e regulamentos expedidos pela Agência em 2017.

Quadro 1: Principais Resoluções expedidas em 2017	
Resolução nº 419, de 02/05/2017	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94, intitulado "Requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil".
Resolução nº 432, de 19/06/2017	Dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência.
Resolução nº 433, de 19/06/2017	Dispõe sobre o envio de informações de movimentação de aeronaves do Grupo II à ANAC por parte dos operadores de aeródromos públicos.
Resolução nº 436, de 14/07/2017	Regulamenta o Programa de Regularização de Débitos não Tributários no âmbito da ANAC.
Resolução nº 440, 09/08/2017	Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo.
Resolução nº 444, 24/08/2017	Dispõe sobre examinadores de pilotos credenciados pela ANAC.
Resolução nº 457, 20/12/2017	Regulamenta o Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras.
Resolução nº 458, 20/12/2017	Regulamenta o uso de sistemas informatizados para registro e guarda de informações por regulados da ANAC.
Revisão da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013	Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC). A principal mudança na norma foi o estabelecimento do critério de isenção do SESCINC para aeroportos que movimentam até 200 mil passageiros por ano.

Quadro 2: Emendas a RBAC's expedidas em 2017

Resolução nº 410, 21/02/2017	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 108, intitulado "Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo".
Resolução nº 420, 02/05/2017	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 67, intitulado "Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas".
Resolução nº 435, 27/06/2017	Aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119, intitulado "Certificação: operadores regulares e não-regulares".
Resolução nº 445, 24/08/2017	Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos".
Resolução nº 446, 06/09/2017	Aprova a Emenda nº 62 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 23, intitulado "Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional", em substituição à Emenda nº 61 do referido regulamento.
Resolução nº 452, 12/12/2017	Aprova a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 34, intitulado "Requisitos para drenagem de combustível e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina", em substituição à Emenda nº 04 do referido Regulamento.
Resolução nº 460, 21/12/2017	Aprova a Emenda nº 07 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos".

Os atos normativos podem ser consultados na página de legislação do Portal da ANAC por meio do link: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>.

5.1 - NOVAS CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE AÉREO (CGTA)

Em 2017, entrou em vigor a Resolução nº 400/2016, que dispõe sobre as novas Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA). As novas regras aproximam o Brasil do que é praticado na maior parte do mundo e contribuem para a ampliação do acesso ao transporte aéreo e a diversificação de serviços oferecidos ao consumidor, gerando incentivos para maior concorrência.

As novas regras foram amplamente discutidas com a sociedade, por meio de audiências e consultas públicas. Ao todo, foram realizadas 28 reuniões com instituições representativas da sociedade, entre as quais entidades de defesa do consumidor; seis reuniões com parlamentares federais; três audiências no Senado; seis reuniões intergovernamentais; uma consulta pública; e duas audiências públicas, uma em 2013, e outra, em 2016, para finalizar o texto das novas regras, que recebeu mais de 1.500 sugestões da sociedade.

Dentre as inovações para o consumidor estão: o direito de desistência, sem ônus, em até 24h após a compra; a redução do prazo de reembolso; a correção gratuita do nome do passageiro até o *check-in*; a garantia do trecho de retorno, no caso de não apresentação para embarque no trecho de ida (para voos domésticos); a redução de prazos no processo de devolução ou indenização por extravio de bagagem; a possibilidade de escolher franquias diferenciadas de bagagem, o aumento da franquia de bagagem de mão de 5kg (no máximo) para 10kg (no mínimo), dentre outras.

5.2 - AGENDA REGULATÓRIA 2017-2018

A Agenda Regulatória da ANAC é o documento que define, para o horizonte de dois anos, os temas regulatórios que terão atuação prioritária da Agência. A atual Agenda Regulatória da ANAC foi instituída em 15 de dezembro de 2016, por meio da Portaria n.º 3.723, para o biênio 2017-2018, sendo inicialmente composta por 35 (trinta e cinco) temas.

O processo de elaboração da atual Agenda buscou dar continuidade aos processos normativos que já estavam em andamento e eleger novos temas alinhados ao Planejamento Estratégico da Agência. Foram realizadas consultas internas e externas, além de consultas públicas em Brasília e São Paulo, de forma que a ANAC pudesse colher contribuições para a definição dos temas prioritários.

Para esse ciclo, foram definidos quatro marcos de acompanhamento de execução, por tema:

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

Em 2017, destaca-se a conclusão e publicação de atos normativos relativos aos seguintes temas da Agenda:

- Tema 2 - Aplicabilidade de requisitos relacionados ao projeto de Aeródromo;
- Tema 8 - Regulamentação acerca da certificação e vigilância continuada de operadores de VANT - Veículo Aéreo Não Tripulado;
- Tema 14 - Regulamentação dos critérios para a divulgação pela ANAC dos dados de tarifas aéreas comercializadas;
- Tema 16 - Regulamentação do processo de autorização da prestação de serviço de transporte aéreo público;
- Tema 19 - Revisão dos atos normativos que dispõem sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência;

Ao final de 2017, considerando o surgimento de novas questões normativas prioritárias e a necessidade de alterar alguns temas, realizou-se a revisão anual da Agenda, por meio da Portaria n.º 4.230 de 20 de dezembro de 2017, com a inclusão de três novos temas, o desmembramento de um tema, a revisão do cronograma de cinco temas e o detalhamento da fase de normatização de sete temas. Em 2017, foram finalizadas 25 etapas das 36 planejadas para o ano, representando uma execução de 69,44% da Agenda.

Saiba mais:

O acompanhamento da execução da Agenda Regulatória pode ser feito no Portal da ANAC, no seguinte endereço: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria>

5.3 - AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

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

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

Em 2017, foram instituídas 25 audiências públicas, das quais uma contou com sessão presencial. O detalhamento das audiências públicas realizadas em 2017 encontra-se no Anexo 1 desse relatório.

Saiba mais:

Para ter acesso às audiências públicas (finalizadas ou em andamento), acesse <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

6

**CERTIFICAÇÃO E
OUTORGA**



6 - CERTIFICAÇÃO E OUTORGA

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

São produtos dos processos de certificação as autorizações, homologações, habilitações, licenças, certificados, entre outros documentos pelos quais a ANAC certifica que as empresas, escolas, centros de instrução AVSEC, tripulantes, oficinas de manutenção, projetos de produtos aeronáuticos e aeronaves, entre outros, cumprem os requisitos estabelecidos pela Agência e, portanto, podem começar a operar no sistema de aviação civil.

Veja a seguir as principais ações e números da ANAC em 2017 no âmbito dos diversos processos de certificação.

6.1 - CERTIFICAÇÃO

Certificação de Produtos Aeronáuticos

Por produto aeronáutico entende-se aeronave, motor ou hélice, assim como seus componentes e partes, incluindo 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. Abrange, ainda, 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. Em 2017, foram concluídos os seguintes processos de certificação de produtos aeronáuticos:

TABELA 1: PROCESSOS DE CERTIFICAÇÃO CONCLUÍDOS EM 2017

Fonte: ANAC

Certificação de Produtos Aeronáuticos	
Novos modelos de aeronaves nacionais	1
Validação de novos modelos de aeronaves (estrangeiras)	6
Motores Aeronáuticos	6
Hélices	-

O modelo nacional citado na tabela é o KC-390, avião cargueiro militar da Embraer, que consumiu grande dedicação do corpo técnico da ANAC. Sua certificação é provisória - válida até 28 de setembro de 2019, contudo a emissão do certificado definitivo deve ocorrer ainda em 2018.

Certificação do Pessoal da Aviação Civil, Escolas e Centros de Treinamento

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

O conhecimento teórico para concessão de uma licença é demonstrado por meio de aprovação em prova aplicada pela ANAC. A figura abaixo demonstra a quantidade de provas online para cumprimento de requisito teórico aplicadas ao longo dos últimos dez anos:

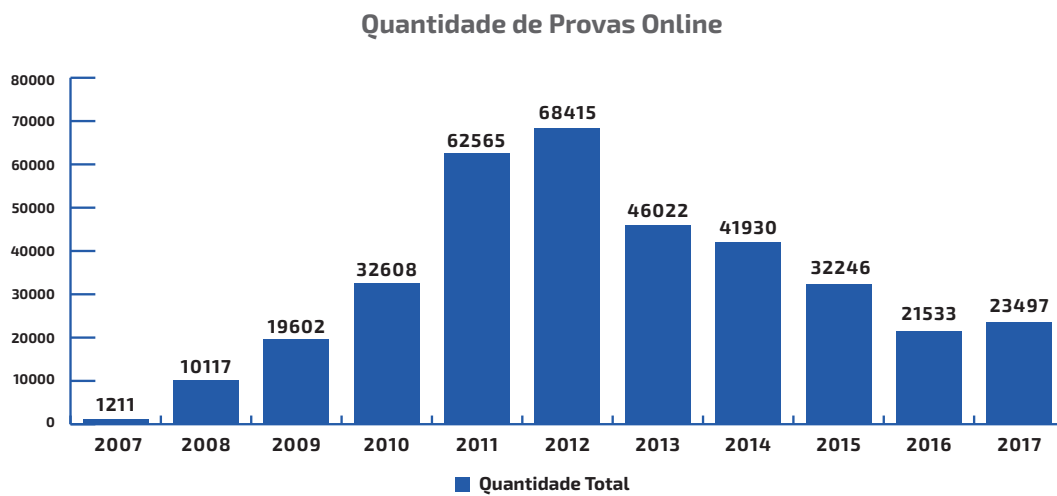


Figura 17 - Provas Online Aplicadas. Fonte ANAC

Os gráficos abaixo mostram o quantitativo de exames presenciais realizados por sala credenciada no país em 2017.



Figura 18 - Exames realizados por sala em 2017. Fonte: ANAC

Para algumas operações, como voos internacionais, é necessário que a tripulação técnica possua um nível mínimo de proficiência em língua inglesa. A ANAC é responsável pela certificação do grau de proficiência linguística de pilotos de aviões e helicópteros em operações internacionais, por meio da realização de um teste de inglês, o *Santos Dumont English Assessment*. A Tabela abaixo apresenta a quantidade de certificações em proficiência linguística emitida nos últimos dois anos.

TABELA 2: PROCESSOS DE CERTIFICAÇÃO EM PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA

Processos de Certificação em Proficiência Linguística		
	2016	2017
Jan	191	324
Fev	170	362
Mar	301	407
Abr	207	341
Mai	290	427
Jun	174	375
Jul	248	348
Ago	227	351
Set	170	416
Out	152	316
Nov	371	316
Dez	357	336
Total	2858	4319

Saiba mais:

A Agência disponibiliza em sua página na internet informações sobre os processos de certificação em Proficiência Linguística, que podem ser consultadas no endereço <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/processo-de-licencas-e-habilitacoes/proficiencia-linguistica>

Nos últimos anos, a ANAC fez melhorias nos processos internos e conseguiu reduzir significativamente o estoque de processos de certificação de pessoal e de instituições. O pedido de certificação que levava em média mais de 100 dias, caiu para 8 dias, em 2016. Em 2017, esse número teve um ligeiro aumento, passando a ser de 12 dias.

Certificação de Pessoal e Estoque de Processos

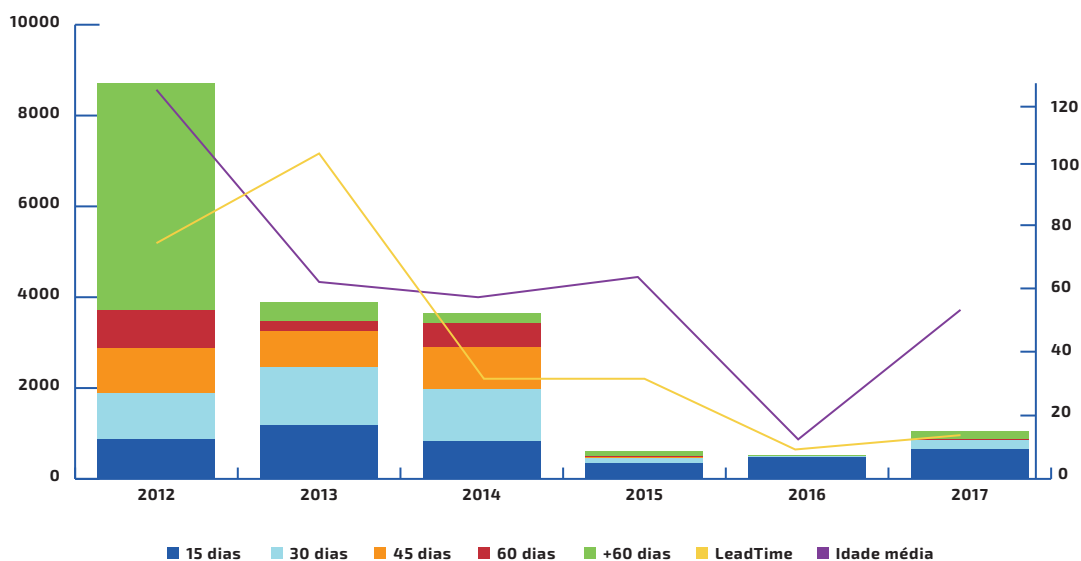


Figura 19 - Estoque de processos de certificação de pessoal

Licença é o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença. Já habilitação representa uma autorização associada a uma licença, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado.

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.

O quadro abaixo mostra o quantitativo de licenças emitidas, por categoria, durante o ano de 2017:

TABELA 3: LICENÇAS EMITIDAS, POR CATEGORIA, EM 2017

LICENÇA	QUANTIDADE
COM - Comissário	766
CPD - Piloto Desportivo	19
CPR - Piloto de Recreio	146
DOV - Despachante Operacional de Voo	30
MCV - Mecânico De Voo	1
MMA - Mecânico de Manutenção Aeronáutica	623
OEE - Operador Equip. Especiais	7
PCH - Piloto Comercial – Helicóptero	165
PCM - Piloto Comercial – Avião	915
PLA - Piloto de Linha Aérea – Avião	442
PLH - Piloto de Linha Aérea – Helicoptero	25
PPB - Piloto de Balão Livre	11
PPH - Piloto Privado – Helicóptero	180
PPL - Piloto de Planador	66
PPR - Piloto Privado – Avião	1428
Total	4825

A tabela abaixo apresenta a quantidade de licenças de pessoal emitidas ao longo dos últimos anos:

TABELA 4: LICENÇAS DE PESSOAL

ANO	QUANTIDADE DE LICENÇAS
2017	4825
2016	4889
2015	6896
2014	7423
2013	8033
2012	8446
2011	8286
2010	6856

Saiba mais:

A ANAC disponibiliza em sua página na internet gráficos de Estoque de Processos de Certificação de Pessoal, da quantidade de exames realizados por mês, por sala e por tipo. Essas informações podem ser consultadas no endereço <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/indicadores-pel>

Certificação Operacional de Aeroportos

Até o início dos anos 2000, toda homologação de aeródromos brasileiros era feita com avaliação de cumprimento de requisitos técnicos relativos à infraestrutura da área operacional. Em 2003, seguindo diretrizes do Anexo 14 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o antigo Departamento de Aviação Civil (DAC) publicou o RBHA 139 exigindo a certificação de aeroportos a fim de complementar a homologação com uma avaliação da capacidade do operador de aeródromo de gerenciar as atividades, sistemas e serviços de forma a garantir a segurança operacional das operações no aeródromo.

Atualmente, o processo de certificação é regido pelo RBAC 139, que une em si a avaliação da infraestrutura e da capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC. Assim, quando um operador de aeródromo recebe um certificado da ANAC, significa que há: (i) compatibilidade entre as operações de aeronaves e a infraestrutura disponível e (ii) capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC relativos à segurança operacional, comprovada por meio do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC.

Em 2017, foram emitidos os certificados operacionais de 16 aeródromos, conforme relação abaixo.

- Certificações Operacionais Provisórias: Fortaleza (SBFZ), Porto Alegre (SBPA), Salvador (SBSV), Florianópolis (SBFL) e Santo Ângelo (SBNM).
- Renovações de Certificado Operacional Provisório: Sorriso (SBSO), Lages (SBLJ), Ponta Grossa (SSZW) e Barra do Garças (SBBW).
- Alterações de Certificado Operacional: Curitiba (SBCT) e Cruz (SBJE).
- Certificações Operacionais Definitivas: Aracaju (SBAR), Porto Seguro (SBPS), Belém (SBBE), Petrolina (SBPL) e João Pessoa (SBJP).

Como resultado do programa de certificação, a ANAC já emitiu 28 certificados operacionais de aeródromos que permanecem válidos.

Saiba mais:

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

Homologação e Registro de Aeródromos e Helipontos

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

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

Ao final de 2017, o Brasil contava com 2.498 aeródromos civis, sendo 587 classificados como públicos e 1.911 como privados.

TABELA 5: AERÓDROMO PARA ASA FIXA POR REGIÃO

Fonte: ANAC (dados de janeiro de 2018)

Região	Privados	Públicos	Total	Percentual
Centro-Oeste	865	85	950	38%
Sudeste	356	173	529	21%
Norte	340	82	422	17%
Nordeste	233	135	368	15%
Sul	117	112	229	9%
Brasil	1911	587	2498	100%

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). Ao final de 2017, o Brasil contava com 1.324 helipontos, todos classificados como privados. Destes, 1.122 estavam localizados em terra, 94 em navios e 108 em plataformas.

TABELA 6: TODOS OS TIPOS DE HELIPONTOS POR REGIÃO

Fonte: ANAC (dados de janeiro de 2018)

Região	Privados	Públicos	Total	Percentual
Sudeste	953	-	953	72%
Nordeste	182	-	182	14%
Sul	117	-	117	9%
Centro-Oeste	37	-	37	3%
Norte	35	-	35	3%
Brasil	1324	-	1324	100%

Certificação de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos CIVIS – OE-SESCINC.

No decorrer de 2017, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO e a Diretoria de Infraestrutura da Aeronáutica – DIRINFRA foram reconhecidas pela ANAC como organizações de ensino aptas a ministrar cursos que visam a capacitar Bombeiros de Aeródromo.

Bombeiros de Aeródromo são profissionais com habilitação específica para exercer as funções operacionais do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cívicos (SESCINC).

Para obter tal reconhecimento, a INFRAERO e a DIRINFRA foram aprovadas no processo de certificação OE-SESCINC estabelecido pela Resolução ANAC nº 279/2013 e realizado pela Agência.

Dessa forma, com a certificação de mais duas OE-SESCINC, amplia-se a oferta de cursos baseados nos currículos mínimos publicados pela ANAC com o intuito de padronizar e aprimorar os eventos de capacitação e o nível de proficiência desses profissionais.

Outras atividades desenvolvidas relativas ao Sistema de Resposta a Emergência Aeroportuária nesse período incluem a conclusão de 7 processos de elevação do Nível de Proteção Contra Incêndio Existente (NPCE), solicitados por operadores de aeródromo, e a publicação do currículo do Curso de Atualização para Bombeiros de Aeródromo, elemento fundamental para a manutenção do nível de proficiência desses profissionais.

Obras e Serviços de Manutenção Aeroportuária

Segundo o RBAC 153.227, o operador de aeródromo deve, em seu planejamento e execução de obra ou serviço de manutenção, estabelecer e documentar ações capazes de atender ao parágrafo 153.225(a) por meio de Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) e Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO), quando:

- (1) a obra ou serviço de manutenção ocorrer dentro da área operacional;
- (2) a obra ou serviço de manutenção afetar a normalidade das operações aéreas.

A ANAC estabelece adicionalmente que todos os Operadores de Aeródromo Classe II a IV, que processam mais de 200 mil passageiros por ano, devem encaminhar à ANAC o conjunto AISO/PESO antes da execução da obra ou serviço de manutenção nos seguintes casos:

- (1) alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem;
- (2) interdição total ou parcial de pista de pouso e decolagem; ou
- (3) impacto em horário de transporte (HOTRAN).

No ano de 2017, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária avaliou e aprovou 32 AISO/PESO de obras ou serviços de manutenção aeroportuária.

Modificação de Características Físicas em Aeródromos Públicos

Também é feita a verificação dos requisitos de segurança operacional quando o operador de um aeródromo público promove a modificação das características físicas em algum item de infraestrutura ou condição operacional de seu aeroporto. Em 2017, a ANAC analisou 60 processos de alteração cadastral de aeródromo público, dos quais 5 demandaram uma inspeção para verificação de conformidade.

Plano Diretor Aeroportuário

O Plano Diretor Aeroportuário – PDIR é o documento elaborado pelo operador de aeródromo, que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC. Sua aprovação é requisito obrigatório para aeródromos que recebem voos de empresas aéreas prestando serviço de transporte aéreo regular de passageiros ou carga, tendo os operadores um prazo de 2 (dois) anos, a contar do início das operações, para submeter o PDIR à aprovação da ANAC.

A Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010, estabelece os critérios para aprovação dos Planos Diretores Aeroportuários. Em 2017, a ANAC aprovou 10 (dez) PDIR.

Saiba mais:

A ANAC mantém a listagem dos PDIR aprovados no seguinte endereço:
[http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/
planejamento-aeroportuario/lista-de-planos-diretores-aprovados](http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroportuario/lista-de-planos-diretores-aprovados).

Ruído Aeronáutico

O ruído aeronáutico é aquele oriundo das operações de circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, rolamento e teste de motores de aeronaves. É um ruído intermitente ou não estacionário, com elevados níveis sonoros, podendo causar efeitos adversos sobre a população quando exposta a níveis excessivos desse tipo de ruído.

O Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo – PZR é o documento que tem por objetivo representar geograficamente a área de impacto do ruído aeronáutico decorrente das operações nos aeródromos e, aliado ao ordenamento adequado das atividades situadas nessas áreas, ser o instrumento que possibilita preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno.

Atualmente, o regulamento que versa sobre PZR é o RBAC 161, que obriga todo aeródromo civil ou compartilhado a ter um Plano de Zoneamento de Ruído cadastrado pela ANAC, podendo ser um Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR ou um Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR. O critério utilizado para definição do tipo de Plano de Zoneamento de Ruído a ser adotado, cuja elaboração é de responsabilidade do operador do aeródromo, é a média anual de movimentos de aeronaves dos últimos 3 (três) anos.

Quando for adotado PBZR, o operador deve informar à ANAC a classe de PBZR em que este se enquadra, e quando for PEZR, este deve iniciar o processo através da elaboração das curvas de ruído do aeródromo para validação, que servirão de base para a elaboração do seu PEZR. Em 2017, a ANAC validou 3 (três) curvas de ruído, registrou 13 (treze) PEZR, e cadastrou 306 (trezentos e seis) PBZR.

Saiba mais:

A ANAC mantém a listagem dos PZR registrados no seguinte endereço: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroportuario/PZRREGISTRADOS.pdf>

Risco da Fauna

No Brasil, apenas em 2017, foram reportadas 2.161 (duas mil cento e sessenta e uma) colisões entre aeronaves e fauna (fonte: CENIPA). Embora grande parte das colisões não implique acidentes – cuja ocorrência depende da espécie envolvida, do tipo de aeronave, da quantidade de animais etc. –, o custo destes incidentes para a indústria global é estimado em mais de 1,5 bilhões de dólares americanos por ano, levando-se em conta as despesas com manutenção e o tempo que as aeronaves ficam impossibilitadas de operar.

O risco provocado pela fauna torna necessária a execução, por parte dos operadores de aeródromos públicos, de ações específicas para o gerenciamento do risco de colisão entre aeronaves e a fauna, por intermédio da compreensão dos fatores que originam o perigo e da definição de medidas para eliminar ou mitigar o risco.

As ações específicas para o gerenciamento do risco da fauna compreendem a Identificação do Perigo da Fauna – IPF, que representa o diagnóstico do risco da fauna no aeroporto – i.e., quais as espécies que provocam maior risco e seus focos atrativos, bem como as ações mitigadoras aplicáveis – e o Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF, que estabelece os procedimentos operacionais do aeródromo para o trato da questão, devendo ser incorporado ao Manual de Operações do aeródromo.

O regulamento que versa sobre o gerenciamento do risco da fauna é o RBAC 164, segundo o qual todo aeródromo certificado (dentro outros critérios de aplicabilidade) deve desenvolver uma IPF e um PGRF. Em 2017, a ANAC validou 7 (sete) IPF e PGRF.

Certificação AVSEC

As organizações que atuam no transporte aéreo internacional enfrentam o permanente desafio de garantir a proteção de suas operações contra grupos terroristas ou criminosos que buscam explorar as vulnerabilidades do sistema de aviação civil para perpetrar ataques e crimes diversos.

No Brasil, a ANAC possui a missão institucional de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil (*Aviation Security – AVSEC*), garantindo a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago, nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função de avaliações de risco associadas ao sistema.

A certificação AVSEC visa a atestar que os regulados, dentro de sua área de atuação, possuem a capacidade adequada para atuar na aviação civil. No contexto AVSEC, o processo de certificação é aplicável aos operadores de aeródromo, operadores aéreos e centros de instrução, sendo conduzida através de processos de aprovação de programas de segurança e manuais de procedimentos.

Em 2017, os processos de aprovação de programas de segurança de operadores de aeródromo e operadores aéreos passaram por uma transição normativa, a qual demandou bastante esforço do setor regulado em busca de adequação às novas disposições regulatórias e metodologias de elaboração e apresentação dos programas de segurança. Assim, durante o ano, coube à Agência processar a análise das primeiras versões de programas apresentadas.

A respeito dos centros de instrução, a Agência teve o desafio de consolidar a revisão regulatória do sistema de treinamento AVSEC, iniciada com a publicação do RBAC nº 110 em 2015, por meio do processamento adequado dos requerimentos de autorização de centros de instrução e requerimentos de alteração de manuais de procedimentos aprovados.

A tabela abaixo mostra alguns dados das atividades de certificação AVSEC realizadas em 2017.

TABELA 7: ATIVIDADES DE CERTIFICAÇÃO AVSEC

	Solicitações de Análise	Análises Realizadas
Operadores de aeródromos (PSA)	74	47
Operadores aéreos (PSOA)	20	24*
Centros de instrução avsec (MPCI)	84	90*

*A quantidade de análises realizadas é maior que as solicitações recebidas devido ao atendimento de alguns pedidos de 2016

A ANAC também operacionaliza a certificação de profissionais que pretendem atuar como instrutores em centros de instrução autorizados.

A certificação de profissionais AVSEC significa a avaliação dos critérios definidos em regulamento que resultam em uma confirmação concedida pela ANAC ou em nome da Agência, de que uma pessoa possui as competências necessárias para desempenhar as atividades AVSEC em um nível aceitável, conforme definido em regulamento específico da ANAC, qual seja, o RBAC nº 110.

No que concerne ao processo de certificação desses profissionais, este possui suas fases definidas no âmbito do Edital publicado pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, com previsão de três edições ao ano. Em 2017, foram certificados 33 profissionais.

Certificação de Empresas Áreas

Para que uma empresa aérea possa operar no país, tanto no transporte de passageiros, como de bens ou de malas postais, é necessário obter junto à ANAC um Certificado de Operador Aéreo (COA), observadas as Especificações Operativas para cada tipo de operação a ser conduzida pela empresa, além das especificações da própria aeronave.

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.

TABELA 8: EMPRESAS AUTORIZADAS A OPERAR NO BRASIL

Tipo de serviço aéreo	Quantidade em 2017
Empresas brasileiras de transporte regular	12
Empresas estrangeiras de transporte regular	61
Táxi-aéreo	129
Serviços aéreos especializados	341

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 2017, foram processados 89 pedidos de nova outorga ou renovação, sendo que 78 destes foram fechados em até 90 dias úteis.

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

Com o anúncio, em 2015, da nova fase do "Programa de Investimentos em Logística: aeroportos" para o triênio 2015-2018, quatro aeroportos foram incluídos no Plano Nacional de Desestatização: o Aeroporto Internacional de Porto Alegre (RS), o Aeroporto Internacional de Salvador (BA), o Aeroporto Internacional de Florianópolis (SC) e o Aeroporto Internacional de Fortaleza (CE).

O leilão para a concessão de tais aeroportos ocorreu em março de 2017, arrecadando para o governo o montante de R\$3,72 bilhões de contribuições fixas em todo o período da concessão, cerca de 23% acima do valor mínimo. Três grupos estrangeiros – a francesa VINCI, a alemã FRAPORT e a suíça Zurich – arremataram as concessões e os contratos de concessão foram assinados em julho com eficácia em agosto.

A fase de transferência das operações dos aeroportos da Infraero para as concessionárias iniciou-se em agosto, com previsão de término em abril de 2018. Paralelamente, iniciou-se também a Fase I-B prevista nos contratos de concessão, que contempla as atividades de ampliação dos Aeroportos para adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço, a qual se findará em outubro de 2019.

Em agosto de 2017, o Governo Federal anunciou uma nova rodada de concessões. A previsão é que sejam incluídos 12 aeroportos no Programa Nacional de Desestatização e que as concessões sejam realizadas por blocos regionais. O bloco do Nordeste será formado pelos aeroportos de Recife/PE, Maceió/AL, Aracaju/SE, João Pessoa/PB, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE. Outro bloco é o do Centro-Oeste, com a concessão dos aeroportos de Cuiabá/MT, Sinop/MT, Rondonópolis/MT e Alta Floresta/MT. Por fim, no bloco do Sudeste serão concedidos os aeroportos de Vitória/ES e Macaé/RJ. Atualmente estão em elaboração os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que subsidiarão a elaboração do edital de licitação e dos contratos de concessão.

Foram também iniciadas discussões sobre possíveis evoluções regulatórias e sobre eventuais ajustes necessários em função das particularidades desta nova rodada, a primeira a incluir aeroportos de pequeno e médio portes e a prever a concessão dos aeroportos em blocos. Algumas destas discussões foram expostas em documento de consulta publicado em novembro 2017², o qual convida os agentes interessados a apresentar contribuições para a modelagem das concessões. Destaca-se que esta consulta prévia não substitui o mecanismo formal de audiência pública, sendo uma etapa adicional de participação social.

2 Os documentos de consulta em português e inglês encontram-se, respectivamente, em:
- <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/consulta-sobre-regulacao-economica-de-concessoes-aeroportuarias>
- <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/consultation-on-economic-regulation-of-airport-concessions>

6.3 - ALOCAÇÃO DE FREQUÊNCIAS INTERNACIONAIS

A quantidade de frequências disponíveis para realização de serviços aéreos regulares internacionais entre o Brasil e cada país depende dos entendimentos negociados entre o Brasil e o respectivo país. No lado brasileiro, as frequências são alocadas pela ANAC, conforme demanda das empresas aéreas nacionais. Nos casos em que haja limite da capacidade negociada, a alocação é realizada após prévia consulta às demais empresas aéreas, o que, caso haja demanda maior que a quantidade de frequências disponíveis, pode resultar em um processo seletivo. Já nos casos em que o acordo prevê livre determinação de capacidade, o processo é mais simples, já que não há disputa pelas frequências. Em 2017, foram alocadas 110 frequências internacionais, as quais estão listadas a seguir.

- I) África do Sul – 2 frequências mistas alocada à empresa TAM;
- II) Alemanha – 3 frequências mistas alocadas à empresa TAM;
- III) Bolívia – 3 frequências mistas alocadas à empresa AZUL;
- IV) Chile – 14 frequências mistas alocadas à empresa OCEANAIR; 7 frequências mistas para a GOL e 10 frequências mistas para a TAM;
- V) Colômbia – 7 frequências mistas alocadas à empresa TAM; 1 frequência mista alocada à empresa OCEANAIR;
- VI) Estados Unidos – 14 frequências mistas alocadas à empresa OCEANAIR; 16 frequências mistas para a AZUL;
- VII) Itália – 5 frequências mistas alocadas à empresa TAM;
- VIII) México – 3 frequências mistas alocadas à empresa TAM;
- IX) Portugal – 5 frequências mistas alocadas à empresa AZUL;
- X) Uruguai – 3 frequências mistas alocadas à empresa GOL, 16 frequências mistas para a AZUL e 1 frequência mista para a TAM.

Saiba mais:

Frequências Internacionais são direitos de operação previstos em um Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA). Normalmente, se traduzem na quantidade de voos semanais regulares que as empresas de cada país podem realizar em rotas unindo os dois países. As frequências podem ser mistas, permitindo a operação simultânea de transporte de passageiros e de carga, ou exclusivamente cargueiras, destinadas ao transporte exclusivo de carga, sem levar passageiros.

7

FISCALIZAÇÃO



Foto: ASCOM/ANAC.

7 - FISCALIZAÇÃO

As ações de fiscalização da ANAC compreendem dois tipos principais: as atividades de vigilância continuada, destinadas a verificar a manutenção do cumprimento dos requisitos por aqueles entes autorizados ou certificados pela Agência para atuar no setor, e as atividades de ação fiscal, destinadas a identificar e reprimir atividades realizadas por agentes que atuam em atividades da aviação civil excedendo a certificação ou outorga que lhes foi conferida ou, ainda, sem possuir qualquer autorização para realização de atividade da aviação civil.

Nesse sentido, 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 cláusulas dos contratos de concessão aeroportuária, além de executar atividades de ação fiscal e outras atividades que auxiliam na melhoria da segurança.

7.1 - 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 empresas de transporte aéreo e bases de manutenção de aeronaves, inspeções de rampa e processos de aeronaves experimentais, entre outros. Em 2017, foram realizadas 4.182 atividades de fiscalização de aeronavegabilidade.

Em relação aos padrões operacionais, a ANAC adota ações para avaliar se as operações aéreas – que envolvem operações de aeronaves, formação dos pilotos, procedimentos operacionais em voo e em solo das empresas, etc. – estão de acordo com os regulamentos pertinentes. São alvo dessas fiscalizações, portanto, empresas aéreas, táxis-aéreos, pilotos, escolas de aviação civil e pequenas empresas certificadas para prestar serviço aéreo público diverso. Em 2017, realizaram-se 10.203 atividades de fiscalização de padrões operacionais.

Por fim, a fiscalização de segurança operacional da infraestrutura aeroportuária visa verificar o cumprimento dos requisitos de segurança operacional por parte dos operadores de aeródromo. Para o alcance desse objetivo, o planejamento da fiscalização tem âmbito nacional, e sua priorização é estabelecida de acordo com o tipo de operação que ocorre no aeródromo (regular, não regular ou aviação geral), o porte do aeródromo e das aeronaves que ali operam, a quantidade de passageiros e a natureza dos voos (domésticos ou internacionais). A fiscalização tem enfoque na área de movimento do aeródromo (pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi, pátio de aeronaves), em que são verificados requisitos referentes às características dos elementos da infraestrutura e das sinalizações (horizontal, luminosa e vertical), constituição e organização do operador, gerenciamento da segurança operacional, operações na área de movimento, manutenção e sistema de resposta à emergência em aeródromo. No total, a Agência realizou, no ano de 2017, 157 atividades de fiscalização de segurança operacional em infraestrutura aeroportuária, conforme tabela a seguir.

TABELA 9: ATIVIDADES DE FISCALIZAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL EM INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Tipo de atividade de fiscalização	Quantidade de executada
ACOP	5
Certificação - IIC/IEC	10
Certificação - OE-SESCINC	2
Homologação / Alteração cadastral	7
Inspeção periódica / especial (RBAC 153 / 164)	78
Validação NPCE / Inspeção SREA	41
Atualização cadastral	5
Acompanhamento SGSO / PESO / PAC	4
Vigilância de desinterdição	5
Total	157

7.2 - 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 a 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 2017, a ANAC realizou atividades de fiscalização AVSEC de acordo com o Quadro abaixo.³

QUADRO 3: ATIVIDADES DE FISCALIZAÇÃO AVSEC

Atividades AVSEC		
Operadores de Aeródromos (Classe AP-1, AP-2 E AP-3)	Auditorias	46
	Inspeções	16
	Testes	16
Operadores Aéreos	Auditorias	16
	Inspeções	137
	Testes	9
Centros de Instrução AVSEC	Auditorias	7
	Inspeções	57

³ Classe AP-1: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos inferior a 600.000;
 Classe AP-2: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos superior ou igual a 600.000 e inferior a 5.000.000; e
 Classe AP-3: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos superior ou igual a 5.000.000.

7.3 - PRESTAÇÃO DE SERVIÇO AOS PASSAGEIROS

A ANAC também desempenha atividades de fiscalização nos principais aeroportos brasileiros para verificar se as empresas aéreas cumprem as normas de acessibilidade e as condições gerais de transporte aéreo – requisitos mínimos de prestação de serviço (bagagem, cancelamentos, assistência, entre outros). Tal fiscalização é planejada por meio de estudos de incremento de passageiros e de impactos na infraestrutura dos aeroportos.

Além das fiscalizações ordinárias, a Agência realiza operações especiais para reforçar suas atividades em determinados períodos de acordo com motivos específicos, como carnaval, grandes eventos etc.

Operações Especiais de Fiscalização da Prestação de Serviço ao Passageiro

Operação Carnaval 2017 - 23/02/2017 a 05/03/2017

A Operação Carnaval ocorreu nos aeroportos de Brasília, Galeão, Guarulhos, Recife, Santos Dumont, Congonhas e Salvador. A ANAC reforçou a fiscalização e os serviços de informações aos passageiros durante o período com a escala de servidores que já atuam nos aeroportos.

Operação Feliz 2018 - 15/12/2017 a 08/01/2018

A Operação Feliz 2017 ocorreu nos aeroportos de Galeão, Santos Dumont, Congonhas, Guarulhos, Salvador, Brasília, Confins, Curitiba, Porto Alegre, Viracopos, Fortaleza, Recife e Manaus. A ANAC reforçou a fiscalização e os serviços de informações aos passageiros durante o período com a escala de servidores que já atuam nos aeroportos.

7.4 - AÇÃO FISCAL

Em complemento às fiscalizações de vigilância continuada, a ANAC também realiza atividades de ação fiscal, que se destinam a fortalecer a cultura de segurança operacional e a disciplina de voo na aviação civil brasileira, aplicando punições mais severas aos regulados que extrapolam o limite de sua autorização/homologação ou que não possuem qualquer tipo de permissão do Estado para realizar atividades aéreas, mas ainda assim o fazem.

Ações Fiscais Especiais

Algumas operações de ação fiscal são planejadas em conjunto com outros órgãos públicos, como Polícia Federal, IBAMA, DECEA e Receita Federal. Veja a seguir as principais ações fiscais especiais realizadas em 2017:

Operação Curaretinga IX – 27/03/2017 a 31/03/2017

Operação realizada de 27 a 31 de março de 2017. Foram visitados os aeródromos alvos com fins de apuração de denúncias sobre a atuação irregular de empresas de táxi-aéreo e transporte irregular de passageiros por pessoas não autorizadas. O apoio policial foi fornecido pela Polícia Federal, Polícia Civil e Polícia do Exército, que, na região de fronteira, tem poder de polícia. Durante esta operação 3 aeronaves foram interditadas.

Operação Boi Bumbá 1ª Fase – 19/06/2017 a 21/06/2017

Operação com o objetivo de identificar e reprimir ilícitos referentes à execução de manutenção e de serviço de transporte aéreo irregular, utilização de aeronave em situação técnica irregular e execução de serviços aéreos por piloto não habilitado. Ocorreu no aeródromo de Flores-AM. Além disso, foi feita a apuração de denúncia referente à operação de venda de voos sem autorização da ANAC. O apoio policial foi fornecido pela Polícia Federal. Durante esta operação foram fiscalizadas 5 aeronaves, sendo que as 5 foram interditadas.

Operação Boi Bumbá 2ª Fase – 17/10/2017 a 20/10/2017

A segunda fase da Operação Boi Bumbá foi dedicada à apuração de denúncia que informou que determinada empresa de táxi-aéreo estava operando mesmo estando com seu Certificado de Operador Aéreo (COA) suspenso pela ANAC. Ocorreu no aeródromo de Flores-AM. O apoio policial foi fornecido pela Polícia Federal. Durante esta operação 1 aeronave foi interditada.

Operação Deus dos Céus 1ª Fase – 19/07/2017 a 20/07/2017

Esta operação foi provocada a partir de denúncias do Ministério Público Federal e da Polícia Federal acerca de irregularidades cometidas por empresas de táxi-aéreo e organizações de manutenção. Ocorreu em Joinville-SC com o apoio da Polícia Federal.

Operação Deus dos Céus 2ª Fase – 17/09/2017 a 28/09/2017

A segunda fase da Operação Deus dos Céus, teve como objetivo a continuação da ação de fiscalização nas empresas da 1ª Fase. Novamente o trabalho contou com a parceria da Polícia Federal e ocorreu na cidade de Joinville, SC. Durante a operação foram fiscalizadas as aeronaves que se encontravam nas dependências das empresas identificadas, totalizando 21 aeronaves, das quais 4 foram interditas.

Operação Deus dos Céus 3ª Fase – 06/11/2017 a 08/11/2017

Continuação da ação de fiscalização da 2ª Fase. Nesta terceira fase, ocorreu a apreensão de 2 aeronaves. A equipe contou com a parceira da Polícia Federal.

Operação Jangadas – 28/08/2017 a 31/08/2017

O objetivo desta operação foi a apuração de irregularidades referentes a operações na modalidade táxi-aéreo clandestino (TACA). Foram realizadas inspeções de aeronavegabilidade e operações (*safety*) e infraestrutura (*security*) no aeródromo de Balsas/MA (SNBS).

Operação Deméter – 23/10/2017 a 27/10/2017

Esta operação teve como objetivo a fiscalização de aeronaves de empresas aeroagrícolas do Rio Grande do Sul. Foram fiscalizadas 46 aeronaves nos municípios de Itaqui, São Borja e Uruguaiana, sendo que as 46 aeronaves foram interditas.

Operação Alto Garças – 13/11/2017 a 14/11/2017

Esta operação surgiu do atendimento à solicitação da Polícia Federal de análise e vistoria de aeronave apreendida no dia 03/07/2017 em pista de pouso localizada em Alto Garças-MT.

Operação Deriva II – 19/11/2017 a 24/11/2017

A ação foi provocada pelo Ministério Público Federal do Mato Grosso do Sul. O trabalho contou com as parcerias do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), DECO (Polícia Civil), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal do Mato Grosso do Sul (IAGRO), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) e Polícia Militar Ambiental (PMA). A operação ocorreu nos estados do Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, a fim de apurar denúncias sobre atividades irregulares efetuadas por empresas aeroagrícolas, bem como fiscalizar as atividades aeroagrícolas na região. Durante esta operação foram fiscalizadas 55 aeronaves, sendo que 47 foram interditas.

Operação Parque Linear – 03/12/2017 a 03/12/2017

Operação iniciada com o objetivo de realizar apuração de denúncia realizada pelo sistema Fale com ANAC referente a suposta operação irregular de uma aeronave ultraleve, sem prefixo, possivelmente transportando comercialmente passageiros em voos panorâmicos na localidade de Campinas-SP.

Inspeção de Regularidade nos NURAC

No ano de 2017, foram realizadas 106 Inspeções de regularidade em 19 aeródromos. Foram inspecionadas 372 aeronaves e emitidas 40 Notificações de Condição Irregular de Aeronave – NCIA.

Fiscalizações Ordinárias

As fiscalizações ordinárias são aquelas desempenhadas pelos NURAC no próprio aeroporto onde estão instalados, a partir de denúncias que indiquem um suposto descumprimento da legislação aeronáutica. Em 2017, foram realizadas 1791 fiscalizações ordinárias. Destaca-se que a relevância desse tipo de fiscalização é enorme, pois a atuação é tempestiva e as empresas se sentem fiscalizadas a todo momento. Esse modo de agir possibilita aos coordenadores de NURAC saberem qual empresa; qual voo; qual tema; qual regulamento é o mais reclamado podendo, desse modo, agir na prevenção de futuras infrações. Muito mais do que esperar o descumprimento de regra, o NURAC age na prevenção para que possíveis irregularidades não aconteçam.

7.5 - 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 no 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 e processos 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 e atos ilícitos que envolvam aeronaves civis brasileiras em território nacional, nos termos da Instrução Normativa nº 108/2016 da ANAC. O BROA objetiva fazer com que a Agência adote as ações preventivas, proativas e punitivas necessárias, identificando prováveis deficiências do projeto de tipo ou possíveis irregularidades na operação da aeronave, na capacidade técnico-operacional da empresa, na gestão aeroportuária, nos certificados/autorizações emitidos e nos procedimentos internos da Agência, antecipando as respostas às Recomendações de Segurança que possam ser geradas no Relatório Final. É produzido de acordo com as informações transmitidas à ANAC pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA), do Comando da Aeronáutica. Em 2017, foram emitidos 190 boletins.

Recomendações de Segurança (RS): as Recomendações de Segurança são emitidas pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), do Comando da Aeronáutica, como resultado da investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos ou como ação de prevenção de novas ocorrências. As RS — que podem também ser originadas de reuniões da Comissão Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA) e de órgãos internacionais — estabelecem medidas buscando a eliminação ou o controle de riscos identificados nas investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos. Em 2017, a ANAC recebeu 217 Recomendações de Segurança. Quando concluídos os processos na ANAC, as informações pertinentes são comunicadas à autoridade de investigação.

7.6 - FISCALIZAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO AEROPORTUÁRIA

Em virtude da concessão de mais 4 aeroportos brasileiros, a ANAC fortaleceu as atividades de fiscalização do cumprimento das cláusulas dos contratos de concessão aeroportuária.

As atividades de fiscalização acompanham a realização dos serviços, adequações e obras, a implantação e a operacionalização de equipamentos na área de movimento e nos terminais de passageiros, o envio de informações e dados pelas concessionárias, o recolhimento das outorgas, dentre outras obrigações contratuais.

Desse modo, foram iniciadas tratativas com os concessionários dos novos aeroportos concedidos de Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC), Salvador (BA) e Fortaleza (CE) a fim de discutir o anteprojeto de investimentos previstos para a Fase I-B e o Plano de Gestão da Infraestrutura. O objetivo principal foi dar transparência a ambos os processos de forma a mitigar custos regulatórios por meio de uma gestão contratual participativa.

A ANAC deu também continuidade à fiscalização dos contratos de concessão dos 6 aeroportos já concedidos à iniciativa privada – Natal (RN), Brasília (DF), Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Galeão (RJ) e Confins (MG), atividade iniciada em 2012. Essas concessões encontram-se na Fase II de execução de seu objeto, com duração até o final do período da concessão, em que, após os investimentos intensivos de curto prazo em infraestrutura realizados na Fase I, as concessionárias, conforme previsto nos contratos de concessão, deverão fazer investimentos que acompanhem o crescimento da demanda, a fim de manter o nível de serviço estabelecido. Notadamente, nesta Fase II, o monitoramento da capacidade e da demanda realizada é fundamental para a garantia do balanceamento da infraestrutura, que é objeto de acompanhamento e fiscalização permanente pela ANAC.

No que se refere ao plano de desenvolvimento aeroportuário, foram apresentadas as atualizações do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) dos aeroportos de Brasília (DF), Viracopos (SP) e Guarulhos (SP). O plano apresentado deve assegurar à ANAC e demais partes interessadas no complexo aeroportuário que a concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para atendimento do nível de serviço, conforme a demanda efetiva e prevista para o período compreendido no PGI. Além disso, o PGI deve proporcionar a melhoria contínua das instalações e sistemas do aeroporto, avaliando suas condições e planejando sua manutenção e modernização, identificando e priorizando os projetos necessários à melhoria da infraestrutura, considerando os níveis de demanda projetados.

Ademais, a ANAC acompanhou o recolhimento da outorga dos aeroportos concedidos. Desde o início das concessões, já foram recolhidos quase R\$ 16 bilhões a título de outorga e investidos mais de R\$ 13 bilhões nos aeroportos concedidos.

Processos de Reprogramação de Pagamento de Outorgas

Ao longo do ano de 2017, foram aprovadas as reprogramações do cronograma de recolhimento das contribuições fixas das concessões dos aeroportos de Guarulhos, Galeão, Brasília e Natal, nos termos da Portaria nº 135 do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA.

Os aditivos contratuais foram assinados em dezembro, considerando que as concessionárias cumpriram com as exigências previstas no art. 5º da Portaria nº 135 do MTPA, conforme segue:

- Comprovação da quitação de débitos com o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC;
- Renúncia a pleitos em trâmite na esfera administrativa ou judicial acerca do recolhimento da Contribuição Fixa.

Os valores totais das parcelas atrasadas de outorga somaram R\$ 2.354.249.365,35. As Concessionárias recolheram também valores de outorga antecipada, no valor total de R\$ 2.099.181.926,71.

Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS)

Ao longo de 2017, foram mensurados os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) nos Aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Brasília (DF), Confins (MG), Galeão (RJ) e São Gonçalo do Amarante (RN). Os IQS são métricas que possuem referências de desempenho predefinidas, denominadas padrões e metas, as quais são utilizadas para avaliação dos diferentes aspectos relacionados à qualidade de serviço em aeroportos.

Esses indicadores são subdivididos nos seguintes grupos: serviços diretos, disponibilidade de equipamentos, instalações do lado ar, fluxo de pistas e pesquisa de satisfação de passageiros. Destaca-se que dentre os indicadores coletados nos aeroportos, alguns serão elegíveis para fins de cálculo do Fator de Qualidade (Fator Q), que atua como um índice de reajuste tarifário em função da qualidade do serviço prestado. Em 2017, foram divulgados os resultados verificados nas aferições de fator Q em 2016: Guarulhos (0,70%), Viracopos (1,3%), Brasília (0,55%), Confins (0,60%), Galeão (1,60%) e São Gonçalo do Amarante (1,25%), considerando uma escala de 7,5% de decréscimo até 2% de bônus.

Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC)

Os contratos de concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos previam para 2017 a 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC), que deveria determinar a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal, o Fator X, os Indicadores de Qualidade do Serviço (IQS) e a metodologia de cálculo do Fator Q que vigorariam pelo período seguinte.

O processo teve início com um chamamento prévio cujo objetivo era expor as opções sob avaliação pelas áreas e colher contribuições dos interessados. Após análise das contribuições e reuniões com as concessionárias, as propostas foram elaboradas e submetidas a audiências públicas. Por fim, as propostas foram apreciadas e aprovadas pela Diretoria da ANAC.⁴

⁴ Os resultados da RPC (Decisões e Resoluções publicadas) e o histórico do processo podem ser vistos em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/chamamento-previo-1a-rpc-bsb-gru-vcp>

7.7 - INSTÂNCIA RECURSAL ADMINISTRATIVA DA ANAC

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), criada em 2016, tem a competência de receber, processar e julgar, em segunda instância administrativa, os recursos interpostos das decisões administrativas exaradas pelos setores de decisão de primeira instância em processos administrativos sancionadores provenientes de infrações e providências administrativas.

A ASJIN também recebe e processa recursos contra as suas próprias decisões, bem como os pedidos de revisão ao processo administrativo sancionador de suas competências, encaminhando à Diretoria para análise e decisão, verificando, previamente os requisitos legais e regulamentares de admissibilidade.

A tabela abaixo apresenta o quantitativo de créditos de multa cancelados e aplicados, discriminadas por decisão para o ano de 2017.

TABELA 10: CRÉDITOS DE MULTAS CANCELADOS E MANTIDOS

Processos/Decisões	Quantidade
Auto anulado	104
Declarada a perda de objeto	-
Declarada prescrição intercorrente	66
Declarada prescrição quinquenal	38
Recurso provido	107
Total de créditos cancelados	315
Desistência deferida	20
Inadmitido o seguimento	49
Recurso negado, mantendo decisão de 1ª instância	1043
Negado provimento - Multa majorada	114
Provimento negado, com redução da multa, ou provido parcialmente	275
Recurso prejudicado por perda de objeto	2
Total de créditos mantidos	1503

8

**RELAÇÕES
INSTITUCIONAIS**



8 - RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

8.1 - ATUAÇÃO JUNTO AO CONGRESSO NACIONAL

Em 2017, as Casas Legislativas do Congresso Nacional apresentaram as seguintes proposições com temas afetos à Agência: 35 novos Projetos de Lei, 26 Indicações (sugestões encaminhadas pelos parlamentares sobre temas diversos) e 16 Requerimentos de Informação.

Foram temas recorrentes durante 2017: franquias de bagagem, custo das passagens aéreas, direitos dos usuários, abertura do capital de empresas aéreas brasileiras ao investimento estrangeiro e o teto do ICMS sobre o querosene de aviação.

Dos temas recorrentes, o que mais suscitou interesse dos parlamentares foi a Resolução nº 400/2016, normativo que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA) e que passou a vigorar a partir de 17 março de 2017, com os novos direitos e deveres dos passageiros no transporte aéreo.

Com o objetivo de estreitar as relações com o Poder Legislativo e os Poderes Estaduais e Municipais e discutir medidas de aperfeiçoamento da aviação civil, a Agência recebeu 112 autoridades entre Deputados, Senadores, Prefeitos e Governadores, para tratar de diversos assuntos afetos ao setor, como a Resolução nº 400/2016, homologação e certificação de aeródromos e aeroclubes, escolas de aviação, táxi-aéreo, habilitação e formação de pilotos, entre outros.

Ademais, em 2017, foram registrados 200 processos gerados por ofícios encaminhados via SEII, cerca de 250 demandas recebidas por e-mail e aproximadamente 400 ligações telefônicas atendidas pela Assessoria Parlamentar da ANAC. As solicitações mais frequentes de ocorrências foram relacionadas à franquias de bagagem, redução de preços das passagens aéreas, táxi-aéreo, escolas de aviação, homologação, regularização e exclusão cadastral de aeroportos, criação e cancelamento de rotas aéreas e de voos, licenças de piloto, informações sobre acordos de serviços aéreos, direitos dos idosos e portadores de necessidades especiais e informações sobre segurança da aviação civil.

Principais Matérias Aprovadas:

PLS 434/2011 – Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências. Transformado na Lei Ordinária nº 13.475/2017

Medida Provisória nº 780/2017 – Institui o Programa de Regularização de Débitos não Tributários junto às autarquias e fundações públicas federais e à Procuradoria-Geral Federal e dá outras providências. Transformada na Lei Ordinária nº 13.494/2017.

Medida Provisória nº 752/2017 – Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências. Aprovada com veto parcial e transformada na Lei Ordinária nº 13.448/2017.

Matérias Importantes Apreciadas:

Projeto de Lei do Senado – PLS 258/2016 (Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica) – Após a conclusão do Relatório Final da Comissão de Especialistas responsável pela elaboração da reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica, foi criada Comissão Especial destinada a examinar o PLS 258/2016. Ao longo de 2017, o tema continuou em discussão em diversas audiências públicas e permanece em tramitação. No dia 12/09/2017, o Senador José Maranhão apresentou relatório, o qual concluía pela aprovação do PLS, nos termos do substitutivo, tendo sido concedida vista coletiva. O Relator apresentará, ainda, uma complementação de seu relatório antes da deliberação.

Projeto de Decreto Legislativo – PDC 578/2016 (Susta em parte a Resolução 400/2016) – Em 14/12/2016, foi apresentado ao Senado Federal um Projeto de Decreto Legislativo para sustar parte da Resolução nº 400/2016, da ANAC. A proposta foi encaminhada à Câmara dos Deputados e apensada ao PDC 578/2016, que em 14/06/2017 teve parecer aprovado na Comissão de Defesa do Consumidor (CDC) e no momento encontra-se aguardando Parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT). Caso seja aprovado, segue para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e posteriormente para o Plenário da Casa.

Projeto de Resolução do Senado – PRS 55/2015 (Fixa alíquota máxima de ICMS incidente nas operações internas com querosene de aviação) – Rejeitado pelo Plenário do Senado Federal em 29/11/2017.

Projeto de Lei – PL 7.425/2017 (Eleva a participação do capital estrangeiro com direito a voto nas empresas de transporte aéreo) – Apresentado em 18/04/2017, o Projeto de Lei foi apensado ao PL 2724/2015, que aguarda apreciação do requerimento de Urgência, de autoria do Deputado Herculano Passos, para apreciação pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

Projeto de Decreto Legislativo de Acordo Internacional – PDC 424/2016 – Aprova o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, assinado em Brasília, em 19 de março de 2011. Aprovado pela Câmara dos Deputados em 19/12/2017, no momento o PDC 424/2016 aguarda a apreciação pelo Senado Federal.

Projeto de Lei do Senado – PLS 52/2013 (Dispõe sobre a gestão, a organização e o controle social das Agências Reguladoras) – Tendo sido apresentado em 26/02/2013, o Projeto de Lei do Senado foi deliberado pela Casa em 06/12/2016 com parecer favorável, nos termos do substitutivo. Seguiu para a Câmara dos Deputados (PL 6.621/2016), onde no momento aguarda a constituição de Comissão Especial Temporária pela Mesa.

Projeto de Lei – PL 3.011/2015 (Taxa de fiscalização de Aviação Civil aplicada a VANT'S) – Apresentado em 16/09/2015, teve designado como relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT) o Deputado João Paulo Papa em 12/04/2017 e aguarda parecer desde então.

Audiências Públicas no Legislativo:

Ao longo de 2017, foram apresentados 40 requerimentos para realização de Audiência Pública sobre assuntos relativos a aviação, entre Câmara e Senado, convidando a ANAC. Deste total, foram marcadas 21 audiências, das quais 16 foram efetivamente realizadas e 5 foram canceladas ou adiadas. A ANAC enviou representantes da Agência em 12 das audiências, duas delas apenas em acompanhamento ao Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil e ao Ministro de Turismo. O tema mais explorado foi a Resolução 400/2016. O detalhamento das Audiências Públicas encontra-se no Anexo 2.

8.2 - ATUAÇÃO INTERNACIONAL

Entre as competências legais da ANAC está a atribuição de representar a aviação civil brasileira em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional, bem como junto aos organismos internacionais do setor. Na condição de membro fundador e integrante do Grupo I do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), o Brasil situa-se entre os dez Estados mais importantes da aviação civil internacional.

Nesse contexto, o país desempenha papel estratégico na definição das normas e padrões técnicos que regem o sistema de aviação civil internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da OACI. Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e Caribe, nos quais existe a expectativa de que o país assuma papel de liderança construtiva e cooperativa na região.

Com o objetivo de mapear a agenda de atuação internacional da Agência, apresentando critérios de priorização das missões e representações internacionais e uma estimativa de recursos humanos e financeiros dispendidos em missões internacionais, a Diretoria da ANAC aprovou, em dezembro de 2016, o Plano de Atuação Internacional da ANAC para 2017. O objetivo precípua deste instrumento normativo foi conferir maior racionalidade, coerência e objetividade à inserção internacional da ANAC, garantindo, ao mesmo tempo, a adequada capacidade de coordenação interna para elaboração das respostas às demandas provenientes de organismos internacionais e de outras autoridades de aviação civil.

Alinhado com o Plano Estratégico, o Plano de Atuação Internacional define, ainda, as diretrizes de participação de servidores da Agência nas missões internacionais de representação institucional e apresenta eventos internacionais dos quais a Agência participa, detalhando seus objetivos, cronograma de trabalho, histórico de representação, temas abordados e principais decisões. Inserem-se no escopo deste Plano de Atuação Internacional as missões de representação institucional em que os servidores da Agência se pronunciam na qualidade de representantes indicados pelo Estado brasileiro.

8.2.1 - FÓRUNS E ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Organização de Aviação Civil Internacional

A OACI é um organismo internacional multilateral vinculado à Organização das Nações Unidas (ONU) e funciona como um fórum mundial para a aviação civil. Seu principal objetivo consiste no desenvolvimento da navegação aérea internacional e a organização e progresso do transporte aéreo, de modo a favorecer a segurança, a eficiência e o desenvolvimento econômico sustentável da aviação civil. Constituída por 191 membros e com sede em Montreal, Canadá, a entidade dispõe de corpo técnico específico e instâncias consultivas nas quais atuam as autoridades de aviação civil de seus Estados membros e diversos órgãos interessados, como associações de classe e organizações não-governamentais.

Em 2017, a representação da ANAC na OACI esteve focada nos painéis e subgrupos de trabalho da OACI. O objetivo desta participação é contribuir para o processo de elaboração de emendas aos Anexos da Convenção de Chicago, os quais estabelecem padrões e práticas recomendadas que definem os parâmetros de segurança operacional e segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.

A ANAC também participou em 2017 das reuniões do Painel de Regulação do Transporte Aéreo e seus grupos de trabalho. Nesse caso, a atuação da Agência esteve pautada pela defesa da eliminação de restrições técnicas e pela promoção da conectividade do transporte aéreo internacional.

Meio Ambiente na Organização de Aviação Civil Internacional

Durante a 39ª Assembleia da OACI, foi aprovada a Resolução A39-03, que define as diretrizes regulatórias para um esquema global de compensação de emissões de carbono (CO₂) para o transporte aéreo internacional. A iniciativa, conhecida como CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), tem por finalidade apoiar o objetivo da OACI de promover o crescimento neutro de CO₂ da aviação civil internacional a partir de 2020.

Segundo a resolução aprovada, o CORSIA terá duração de 15 anos e será dividido em duas fases. A primeira fase, que terá caráter voluntário, entrará em vigor em 2021 e se estenderá até 2026. A segunda, de caráter compulsório, será obrigatória para todos os países cuja indústria de transporte aéreo internacional esteja acima do limite mínimo estabelecido (0,5% *Revenue Tonne Kilometres* – RTK global, índice utilizado pela aviação comercial para medir quantas toneladas de carga paga foram transportadas por quilômetro voado) e funcionará entre 2027 e 2035.⁵ As rotas que tenham como origem ou destino o Brasil deverão ser incluídas no esquema a partir de 2027.

O esquema aprovado pelos Estados-membros da OACI representa uma iniciativa pioneira nos esforços de combate à mudança do clima, já que se trata do único esquema de compensação de CO₂ obrigatório válido em âmbito global para uma mesma indústria. Ao longo do processo negociador, inúmeros países, inclusive o Brasil, manifestaram receio quanto à possibilidade de criação de distorções de mercado pelo esquema. Em função disso, acordou-se que a OACI realizaria sessões específicas de revisão dos resultados obtidos a cada três anos a partir de 2022.

5 A divisão em fases do GMBM considera o nível de desenvolvimento da indústria dos países participantes. O acordo prevê uma 'abordagem dinâmica' (*dynamic approach*) para o cálculo das compensações que terão que ser pagas pelas empresas aéreas dos países partícipes do esquema. De acordo com essa abordagem, as obrigações de compensações serão inicialmente calculadas a partir do percentual global de crescimento da indústria de transporte aéreo internacional. A partir de 2029, no entanto, as obrigações de compensação serão computadas utilizando-se como indicador, além da taxa global de crescimento da indústria, o percentual de crescimento individual de cada empresa.

A ANAC, juntamente com a Secretaria de Aviação Civil do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil (SAC/MTPA) e o Ministério de Relações Exteriores (MRE), participou ativamente das discussões ocorridas ao longo de 2017 no âmbito dos grupos técnicos do Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) da OACI. Essas discussões tiveram como objetivo consolidar a proposta de Anexo 16, Volume IV, da Convenção de Chicago, documento em que estarão consignados os principais requisitos de implementação do CORSIA, principalmente no concernente aos requisitos de monitoramento, reporte e verificação (MRV) e ao cancelamento das unidades de emissão por parte dos operadores aéreos. Apesar de o Brasil apenas aderir ao esquema de compensação de emissões em 2027, a partir de 2019, as empresas aéreas nacionais que operem voos internacionais e que emitam anualmente acima de 10 mil toneladas de CO₂ terão de monitorar suas emissões e entregar o Relatório Anual de Emissões à ANAC.

Além de ser responsável pela internalização do CORSIA, a ANAC também produz outros dois documentos na área de meio ambiente: i) o Plano de Ação para a Redução das Emissões de Gases do Efeito Estufa da Aviação Civil Brasileira, produzido em conjunto com a SAC/MCTA; e ii) o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil.

Demais Fóruns e Organizações Internacionais

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

O SRVSOP é um sistema responsável por proporcionar assistência técnica aos Estados participantes, visando superar os desafios de vigilância da segurança operacional com a prestação de estudos e auxílios à adoção das normas e práticas recomendadas pela OACI.

Em 2017, a ANAC esteve representada na Junta Geral do Sistema, equivalente ao nível executivo, no qual é avaliado o planejamento das ações a serem executadas pelo Comitê Técnico de Lima. Nos painéis técnicos, a representação é realizada por especialistas indicados pelas diversas áreas de segurança operacional da Agência, que discutem tanto regulamentos harmonizados na região quanto possíveis ações de cooperação técnica. A ANAC também envia ao Sistema Regional servidores para participarem de atividades relacionadas à certificação e à instrução.

Em 2017, o servidor da ANAC, Fábio Rabbani, foi eleito para o cargo de Diretor Regional do Escritório da OACI para a Região SAM para o período de quatro anos (2018-2022) e, nessa condição, também será o Coordenador-Geral do SRVSOP.

Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC)

A Comissão Latino-Americana de Aviação Civil tem por objetivo prover às autoridades de aviação civil da região latino-americana uma estrutura adequada para a cooperação e coordenação das atividades relacionadas à aviação civil. Atualmente, 22 Estados da América Latina e do Caribe são membros da Comissão, que possui caráter consultivo, de modo que seus documentos não são automaticamente vinculantes aos Estados.

Além de ocupar atualmente a função de ponto focal da macrotarefa segurança operacional, a ANAC assumiu ainda, junto com a autoridade de aviação civil da Colômbia, a coordenação dos trabalhos do Grupo Permanente de Gestão, responsável por promover a reestruturação interna da Comissão, de modo a torná-la mais eficiente, transparente e orientada a resultados.

8.2.2 - COOPERAÇÃO TÉCNICA INTERNACIONAL

A ANAC vem ampliando os projetos relacionados à cooperação técnica internacional. Em particular, a Agência prioriza a cooperação com os Estados da região latino-americana e com os países lusófonos, em que muitas dessas cooperações são relacionadas à iniciativa da OACI *No Country Left Behind*. Além da participação em projetos de cooperação técnica desenvolvidos dentro de fóruns e organizações internacionais, a ANAC também empreendeu, durante o ano de 2017, projetos de cooperação técnica bilaterais, conforme se segue:

Argentina

Nos dias 28 e 29 de março de 2017, a ANAC recebeu a delegação da autoridade de aviação civil argentina, que contou com a participação do Administrador Nacional de Aviação Civil desse país. O encontro teve como objetivo a troca de experiências nas áreas institucionais e de transporte aéreo, além do fortalecimento dos interesses comuns em âmbito bilateral e nos fóruns internacionais dos quais participam ambos os países.

São Tomé e Príncipe

Entre os dias 07 e 11 de agosto de 2017, a ANAC enviou a São Tomé e Príncipe o coordenador na Agência do Programa USOAP/CMA da OACI para uma missão de cooperação técnica. Durante a missão, o servidor apresentou os conceitos do Programa, os próximos passos planejados pela OACI e o trabalho que a ANAC vem desenvolvendo para institucionalizar o USOAP/CMA. Após essa etapa, o especialista avaliou a adequação do trabalho que a Autoridade de São Tomé e Príncipe vem desenvolvendo no âmbito do Programa.

Cabo Verde

Entre os dias 02 e 06 de outubro de 2017, a ANAC recebeu a delegação de Cabo Verde para uma Missão de Cooperação Técnica. Durante os encontros, foram abordados diversos assuntos como estrutura institucional, *State Safety Program* (SSP), concessão aeroportuária, gestão de pessoas e treinamento, sistema eletrônico de informações e apresentação do *software* Gerenciador de Fluxos de Trabalho (GFT), que é utilizado para o mapeamento de seus processos.

França

Em dezembro de 2017, a ANAC e a Direção Geral de Aviação Civil (DGAC) francesa renovaram o Memorando de Entendimento (MoU) de cooperação técnica entre as duas autoridades, originalmente assinado em 2013, por um prazo de mais 4 anos. A extensão do prazo do MoU visa à ampliação do intercâmbio de conhecimentos entre as duas autoridades de aviação civil, por meio de ações como troca de informações sobre melhores práticas, intercâmbio de servidores e desenvolvimentos de estudos em conjunto.

8.2.3 - NEGOCIAÇÃO DE ACORDOS SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

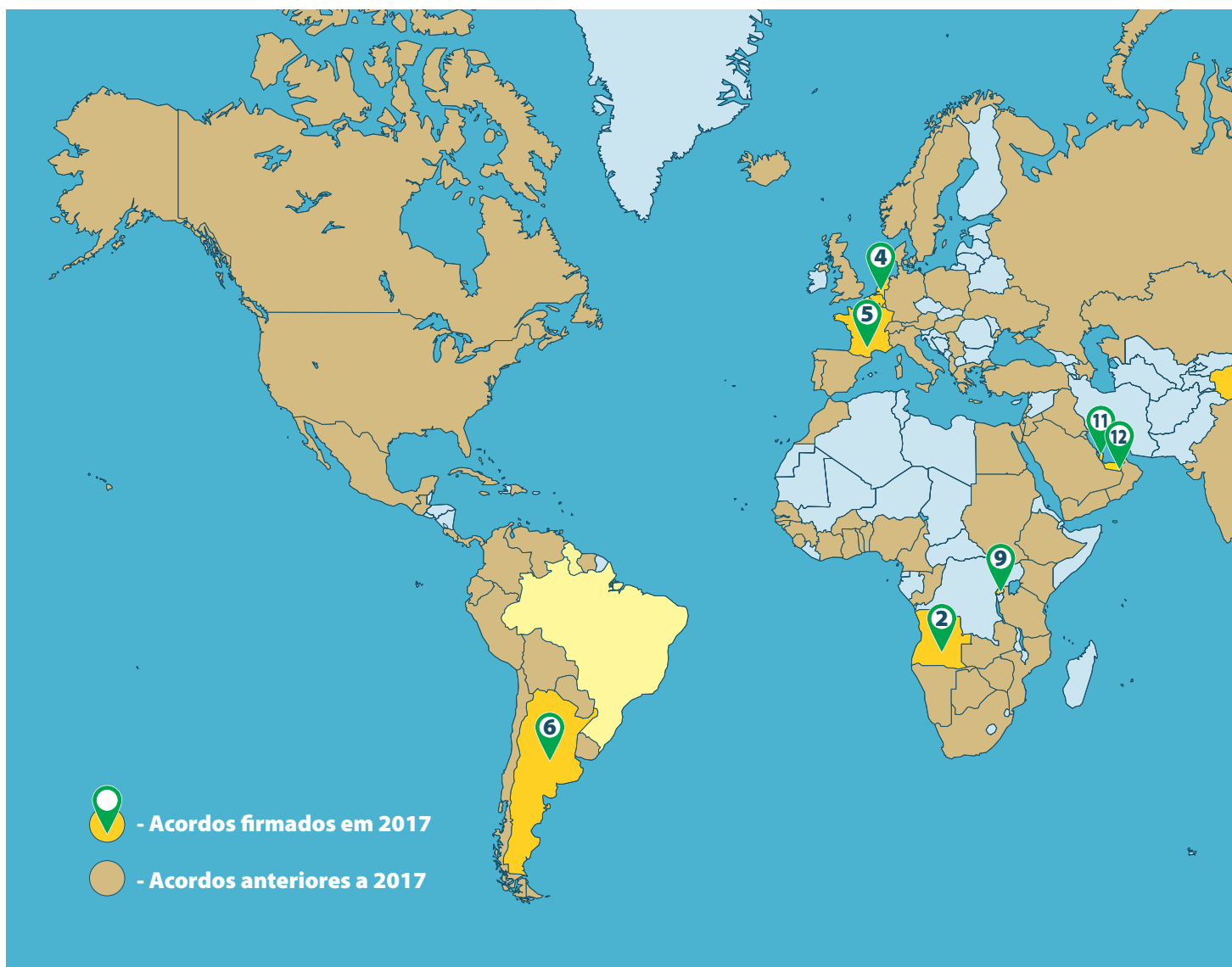
A aviação civil desempenha papel estratégico para o desenvolvimento econômico, principalmente nos setores de comércio internacional e turismo. Seja por meio do transporte de cargas — que viabiliza o escoamento das importações e exportações brasileiras — ou do transporte internacional de passageiros,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

Acordos sobre Serviços Aéreos

Os Acordos sobre 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 2017, 13 negociações resultaram na celebração de novos entendimentos ou alteração dos entendimentos negociados, cabendo registrar que a maioria delas ocorreu durante a décima edição do Evento de Negociação de Serviços Aéreos (*ICAO Air Services Negotiation Event – ICAN 2017*), que foi sediada na cidade de Colombo, no Sri Lanka. O ICAN consiste em uma iniciativa da OACI, cujo objetivo é facilitar aos seus Estados-Membros o procedimento de negociação de acordos de serviços aéreos por meio de um evento que congrega, em um mesmo ambiente de negociações, vários países interessados, permitindo que os Estados participantes conduzam, num curto intervalo de tempo e em um só local, várias negociações com outros países presentes, otimizando, assim, os gastos com deslocamento e tempo útil de seus representantes. Ao término do ano, o Brasil alcançou a marca de 107 entendimentos negociados. A seguir, são apresentados os resultados das reuniões realizadas no ano:

QUADRO 4: ACORDOS SOBRE SERVIÇOS AÉREOS



1 - Camboja: Mar/2017 - Brasília

Negociado Memorando de Entendimento e rubricada proposta de ASA, estabelecendo 14 frequências semanais mistas, quadro de rotas aberto, direitos de tráfego de até 5ª liberdade, designação múltipla, cláusula de liberdade tarifária, código compartilhado bilateral e com empresas de terceiros países.

2 - Angola: Abr/2017 - Brasília

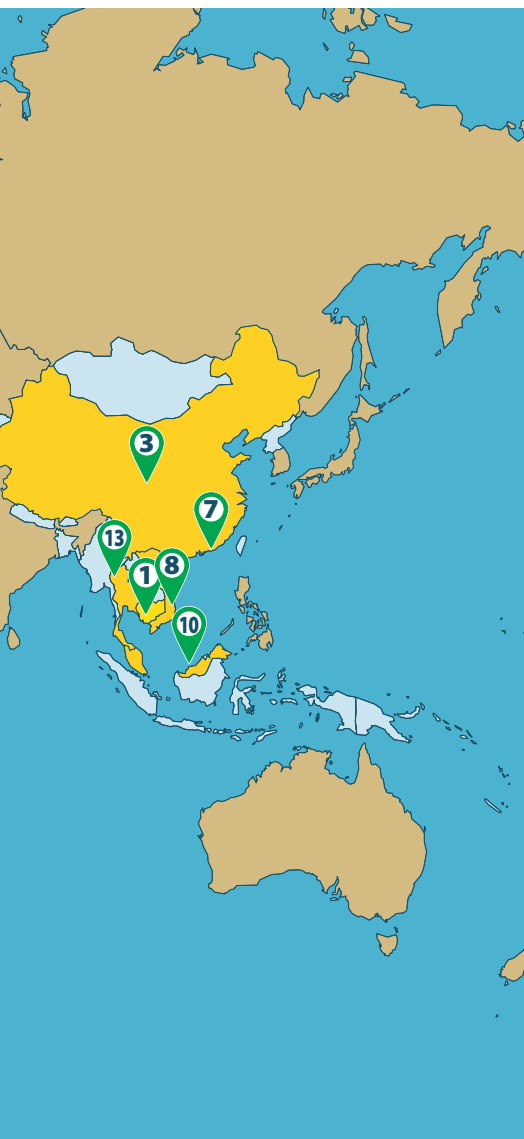
Assinado Memorando de Entendimento e rubricada proposta de novo ASA, com a capacidade passando de 7 para 14 frequências semanais para serviços mistos, quadro de rotas aberto, liberdade tarifária; e ajustes da cláusula de código compartilhado.

3 - China: Set/2017 - Brasília

Assinado Memorando de Entendimento, com abertura do quadro de rotas e alterações referentes a código compartilhado.

4 - Países Baixos: Nov/2017 (correspondência)

Ajustado aumento de três frequências com direitos de tráfego de 3ª e 4ª liberdades entre os Países Baixos e Nordeste do Brasil, em caráter provisório durante seis meses a contar de novembro/2017 e nova provisão de código compartilhado.



5 - França: Nov/2017 (correspondência)

Acordados ajustes, em caráter provisório, nas provisões referentes às rotas regionais entre o Brasil e a França, tendo sido incluindo São Paulo no Quadro de Rotas Regionais e eliminado o limite de 350 assentos semanais nas operações que envolvam o trecho Belém-Caiena e prevalecendo, para todas as rotas, o total já existente de 14 frequências semanais.

6 - Argentina: Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Através de Memorando de Entendimento, foi estabelecido compromisso para agilidade nas autorizações de operações sob o Acordo de Fortaleza e também de previsão de reunião, em junho/2018, para discussão de possível incremento da capacidade do acordo bilateral.

7 - Hong Kong: SAR Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Finalizado o texto de acordo de serviços aéreos, sem alteração nas provisões previamente negociadas.

8 - Vietnam: Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Finalizado o texto de acordo de serviços aéreos, sem alteração nas provisões previamente negociadas.

9 - Ruanda: Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Assinado Memorando de Entendimento e rubricado ASA com previsão de capacidade livre, quadro de rotas aberto, direitos de tráfego até 5ª liberdade, designação múltipla e código compartilhado bilateral e com empresas de terceiros países.

10 - Malásia: Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Assinado Memorando de Entendimento com flexibilização de várias provisões, contemplando: capacidade livre, quadro de rotas aberto, sem restrição quanto a pontos intermediários e além; mantida a possibilidade de exercício até a 5ª liberdade, agora sem qualquer restrição, considerando o novo quadro de rotas; designação múltipla. Acordada a discussão por correspondência de texto de novo ASA, com possibilidade de adoção do critério do principal lugar de negócios para designação de empresas.

11 - Qatar: Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Assinado Memorando de Entendimentos. Adicionalmente aos direitos de tráfego anteriores, foi acordado o exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade para serviços aéreos cargueiros, sem restrição. Para serviços mistos, foi autorizada a realização de operações com direitos de 5ª liberdade em pontos na Europa Ocidental em até 7 frequências, desde que mantida a quantidade atual de serviços diretos. Acordada a finalização do texto de novo ASA por correspondência.

12 - Emirados Árabes Unidos: Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Assinado Memorando de Entendimento. Adicionalmente aos direitos de tráfego anteriores, foi acordado o exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade em pontos da Europa Ocidental em um total de até 14 frequências, desde que mantida a quantidade de operações diretas atualmente realizadas; e também removida a limitação ao exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade em pontos nos Estados Unidos.

13 - Tailândia: Dez/2017 10° ICAN - Colombo

Assinado Memorando de Entendimentos, flexibilizando várias provisões, tais como: aumento da capacidade de 3 para 14 frequências semanais, quadro de rotas aberto; direitos de tráfego de até 5ª liberdade sem restrição de pontos; liberdade tarifária, código compartilhado bilateral e com empresas de terceiros países e designação múltipla, com critério de principal local de negócios.

Foram realizadas ainda reuniões informais, nas quais, apesar de não terem sido concluídos entendimentos, negociações estão evoluindo para futuros acordos, além da discussão de assuntos de interesse do Brasil e das outras partes envolvidas, tais como Azerbaijão, Chile, Gana, Estados Unidos, Reino Unido, Rússia, União Europeia e Zâmbia. Todas essas reuniões, à exceção de União Europeia, ocorreram no ICAN2017.

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. Nesse sentido, não é permitido a empresas estrangeiras a exploração comercial de serviços aéreos entre pontos do território brasileiro (tráfego de cabotagem).

8.3 - TRANSPARÊNCIA, PARTICIPAÇÃO E ATENDIMENTO AO CIDADÃO

Seja por iniciativa da própria instituição ou em resposta a demandas dos cidadãos, a transparência é um importante instrumento de acompanhamento social e de exercício de direitos. Por meio da transparência ativa, independente de requerimento, a Agência busca disponibilizar no Portal da ANAC conteúdos de interesse da sociedade, relatórios, Carta de Serviços, respostas a perguntas frequentes, entre outros conteúdos.

Além disso, por meio dos canais de contato com o público externo, a Agência responde a demandas específicas de pessoa física ou jurídica, observando os limites expressos na Lei de Acesso à Informação – LAI. A ANAC mantém canais permanentes de atendimento eletrônico e telefônico por meio dos quais profissionais da aviação civil, passageiros e cidadãos podem entrar em contato com a Agência para o registro de denúncias, reclamações, elogios, dúvidas e sugestões. Os principais canais disponibilizados são:

- Fale com a ANAC (internet e telefone 163)
- Consumidor.gov.br
- Fale com a Ouvidoria
- Atendimento presencial na Sede e nos Núcleos Regionais de Aviação Civil - NURAC
- Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão - e-SIC

8.3.1 - FALE COM A ANAC

Disponível por meio do link <http://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac>, o Fale com a ANAC recebe dúvidas, reclamações, sugestões, críticas e elogios sobre os entes regulados ou fiscalizados pela ANAC, além de servir para tirar dúvidas sobre os serviços prestados pela própria Agência.

O cidadão registra e acompanha o andamento de sua manifestação por meio de um sistema informatizado de gerenciamento de demandas (<https://stella.tellussa.com.br/PortalAnac/Telas/login.aspx>).

As manifestações também são recebidas por meio do atendimento telefônico direcionado à Central de Atendimento (*Call Center*). Cerca de 81% das solicitações feitas por meio deste canal têm seu atendimento finalizado pelo atendente no que se denomina de atendimento de primeiro nível. As demandas que necessitam de tratamento específico de alguma área técnica são registradas no sistema e encaminhadas para providências. O serviço de telefonia 163 dispõe de atendimento em português, inglês e espanhol, possuindo 3 opções de encaminhamento pela Unidade de Resposta Audível (URA), quais sejam: 1. Para pedidos de informações sobre normas ou serviços prestados pela ANAC (Licenças, habilitações); 2. Para denúncias, críticas ou elogios sobre os entes regulados pela ANAC (empresas aéreas, aeroportos); 3. Para denúncias, reclamações, sugestões ou elogios sobre a atuação da ANAC.

Atualmente, mais de 75% dos registros de manifestações de cidadãos são feitos por meio do *Call Center* (telefone 163), o que torna este canal a principal forma de entrada das manifestações apresentadas pelos usuários.

TABELA 11 – RESUMO DE MANIFESTAÇÕES POR FORMA DE ENTRADA

Forma de Entrada das Manifestações	2016	2017	% Crescimento
Call Center	81.643	102.508	25,56%
Internet	45.032	28.525	-36,66%
Atendimento Presencial	6.223	5.333	-14,30%
Meio físico (cartas, fax etc.)	3	1	-66,67%
Total	132.901	136.367	+2,61%

Por meio do canal Fale com a ANAC, foram recebidas 112.735 ligações telefônicas em 2017. Dessas, 102.508 foram registradas em sistema específico para tratamento, representando um aumento de 25,56% em relação ao ano de 2016. As demais ligações foram abandonadas (1.488) ou destinadas à Ouvidoria (8.739).

No que se refere aos tipos de manifestações registradas pelo sistema em 2017, aproximadamente 75% tratavam de pedidos de informações, 14% de reclamações, 1% de denúncias e 10% são classificadas como outras demandas.

TABELA 12- MANIFESTAÇÕES REGISTRADAS NO CALL CENTER E SISTEMA – 2017

Fonte: Sistema Stella - ANAC - Data da extração: 29/01/18

	Descrição	2017
Call Center Fale com a ANAC	Call Center Fale com a ANAC	
	Ligações Registradas	102.508
	Ligações Abandonadas	1.488
	Ligações para Ouvidoria	8.739
	Total de Ligações	112.735
	Descrição das Ligações Registradas no Sistema	
	Ligações Concluídas em 1º Nível (IST)	83.130
	Encaminhadas para Tratamento Interno na ANAC	19.378
	Total	102.508
	Sistema de Atendimento - Manifestações registradas	Descrição das Manifestações Registradas e Tratadas Internamente
Informações Serviços da ANAC		19.292
Sobre Empresas Aéreas		16.923
Demais manifestações		17.022
Total		53.237
% Manifestações concluídas		96,29%
Lei de Acesso à Informação		
Demandas de Lei de Acesso à Informação		574
Tipos de manifestações		
Pedidos de Informação		102.001
Reclamações		19.220
Denúncias contra Entes Regulados		700
Outras demandas		14.446
Total		135.367
Serviços da ANAC mais demandados		
CHT/ Código ANAC		5.645
Sistemas da ANAC		4.485
Banca/ Prova Online		1.394
Escolas/ Bolsas/ Cursos/ Concursos		911
Passageiros - Assuntos mais recorrentes		
Atendimento		3.543
Atraso de voo		2.469
Bagagem		2.331
Bilhete Aéreo		2.709
Cancelamento		2.940
Demais assuntos		2.931
Totais por companhia		
TAM		5.722
Gol		2.885
Azul		2.983
Avianca	391	
Demais companhias	4.942	

8.3.2 - CONSUMIDOR.GOV.BR

O **Consumidor.gov.br** é um serviço público, desenvolvido e gerenciado pela Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), que permite a solução de conflitos de consumo via internet de forma rápida e desburocratizada.

Em dezembro de 2016, a ANAC assinou um acordo de Cooperação Técnica com a Senacon para adesão a essa plataforma tecnológica, tornando-se a primeira agência reguladora a aderir à ferramenta. O objetivo da parceria é melhorar a mediação entre empresas e passageiros e contribuir para a solução efetiva das reclamações apresentadas contra os serviços de transporte aéreo.

A utilização da plataforma possibilita ao consumidor a comunicação direta com as empresas, que têm o compromisso de receber, analisar e responder as reclamações em até 10 dias, além de permitir o acompanhamento de diversos tipos de informações pelos usuários e o monitoramento, de forma prática e precisa, pela ANAC e Senacon, em âmbito coletivo, dos dados das reclamações formuladas.

Em 2017, quase 12 mil demandas de usuários do transporte aéreo foram respondidas por meio da plataforma, uma média de 11 reclamações para cada 100.000 passageiros transportados.

8.3.3 - FALE COM A OUVIDORIA

A Ouvidoria da ANAC é responsável pelo atendimento de manifestações sobre a prestação de serviços da ANAC e de seus agentes. Além da interface direta com as áreas técnicas para tratamento das demandas individuais, a Ouvidoria avalia situações frequentes apresentadas pelos usuários a fim de fazer sinalizações aos gestores para melhoria dos processos.

A Ouvidoria recebe as demandas diretamente em página específica no portal da ANAC -<http://www.anac.gov.br/Anac/ouvidoria> ou pelo telefone 163, fazendo o devido encaminhamento às áreas técnicas competentes para análise e emissão de resposta em até 15 dias úteis para reclamações e sugestões, e em até 30 dias úteis para denúncias. Em 2017, esse canal de atendimento recebeu 3.815 demandas.

Como demonstrado abaixo, o prazo de resposta aos usuários, em dias úteis, vem diminuindo. Este progresso é fruto do trabalho de monitoramento direto da Ouvidoria, conscientização aos gestores sobre a importância da tempestividade de resposta ao usuário e do próprio processo de amadurecimento institucional da ANAC.

Tempo médio de resposta da Ouvidoria em dias úteis

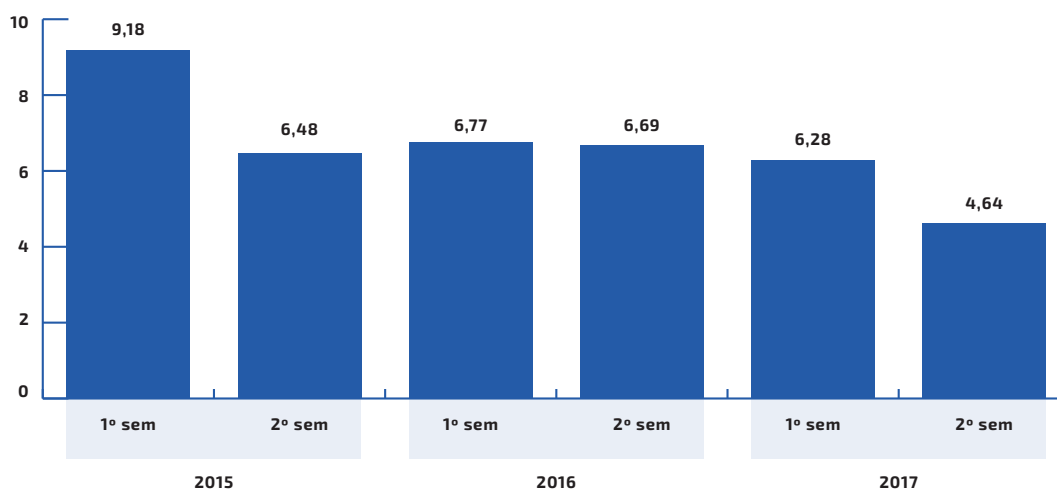


Figura 20 – Tempo médio de resposta da Ouvidoria

Demandas concluídas por faixa de tempo em dias úteis

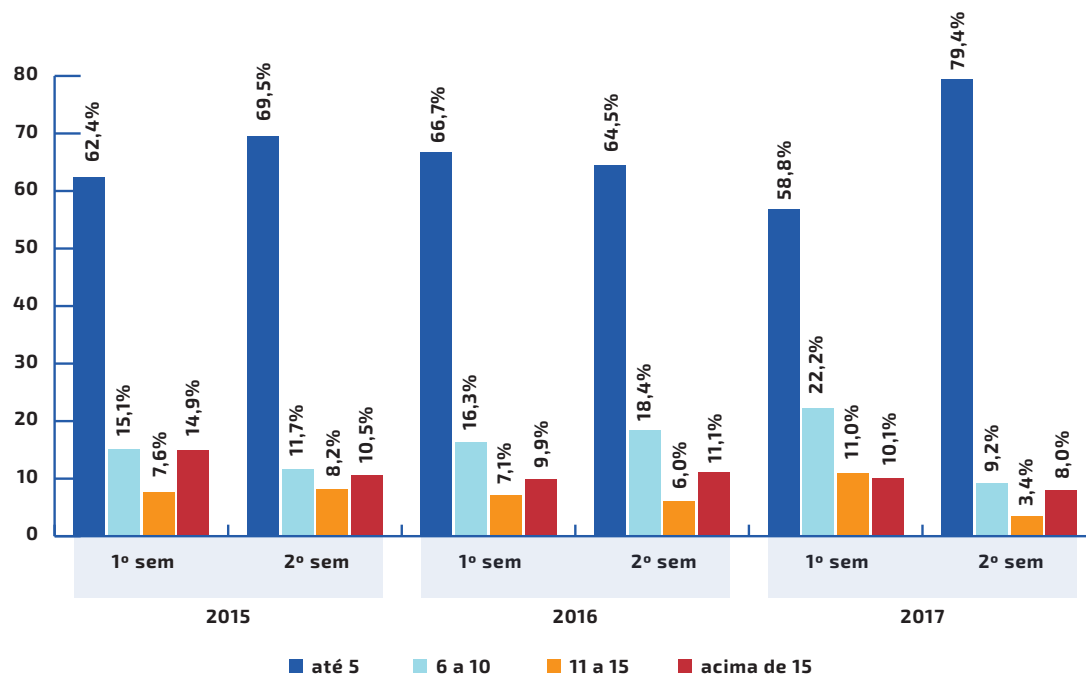


Figura 21 - Percentual de conclusão de demandas de Ouvidoria por faixa de tempo em dias úteis

8.3.4 - SISTEMA ELETRÔNICO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÕES AO CIDADÃO – “E-SIC”

Em atendimento ao Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei nº 12.527 – Lei de Acesso a Informação (LAI), a ANAC estabeleceu o Serviço de Informações ao Cidadão – SIC/ANAC.

O SIC/ANAC, além de atender e orientar o público, recebe e registra pedidos de informação em sistema eletrônico específico, o “e-SIC” – Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão. Esse sistema é gerido pela Controladoria-Geral da União – CGU e permite que qualquer pessoa, física ou jurídica, encaminhe solicitações de acesso à informação para órgãos e entidades do Poder Público Federal.

Por meio do sistema, além de registrar a solicitação de informações, é possível acompanhar a observância dos prazos de atendimento, através do número de protocolo gerado e receber a resposta da solicitação através de mensagem eletrônica, articular recursos administrativos, apresentar reclamações e consultar as respostas recebidas.

Na ANAC, o pedido de acesso à informação pode ser feito por telefone, por meio da Central de Atendimento da ANAC, diretamente no sistema e-SIC (via internet) ou presencialmente na Sede da Agência ou nos Núcleos Regionais de Aviação Civil – NURAC.

Cabe observar que a tramitação administrativa observa os prazos estabelecidos pela LAI, cujos procedimentos foram regulamentados no âmbito da Agência por meio da Instrução Normativa nº 70, de 30 de abril de 2013.

Em 2017, foram registrados 574 pedidos de acesso à informação na ANAC, que foram respondidos pela Agência em 17 dias, em média. Do total de pedidos registrados no e-SIC, 95,51% foram realizados por pessoas físicas e outros 4,49%, por pessoas jurídicas.

Na sequência, são apresentados o quantitativo de pedidos nos anos de 2016 e 2017, o quantitativo de 2017 por tipo de resposta, as justificativas para os pedidos de acesso negados e os meios de envio dessas respostas.

TABELA 13: PEDIDOS DE INFORMAÇÃO VIA “E-SIC”

Pedidos de informação -LAI	2017	2016	%
Quantidade de pedidos	574	611	-6%
Quantidade de pedidos respondidos	574	611	-6%
Total de perguntas respondidas	831	853	-3%
Tempo médio de resposta	17 dias	13 dias	31%

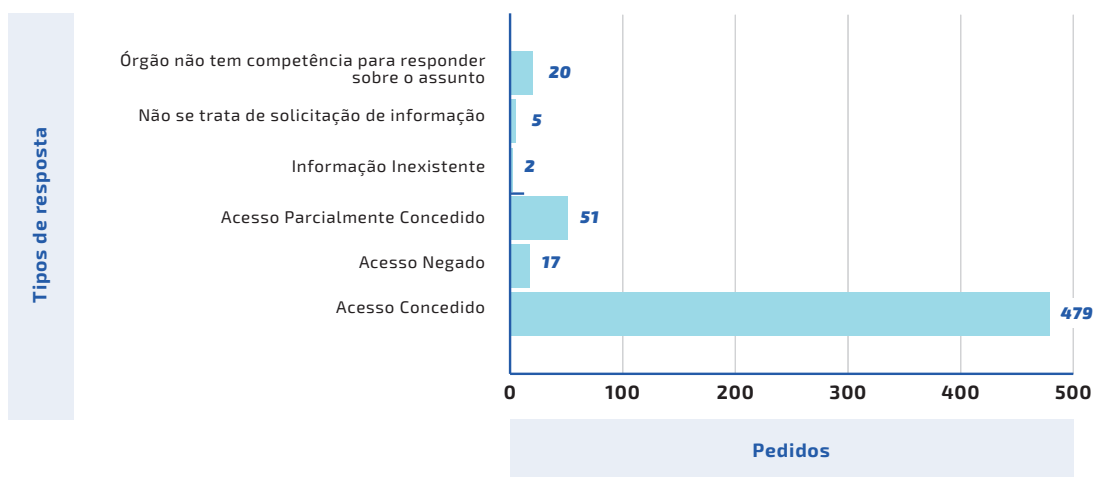


Figura 22 - Pedidos por tipo de resposta. Fonte: Sistema e-SIC. Data da extração: 29/01/2018

TABELA 14: RAZÕES DA NEGATIVA DE ACESSO

Fonte: Sistema e-Sic. Data da extração: 29/01/2018

Razões da negativa de acesso	Quantidade	%	% de pedidos
Informação sigilosa classificada conforme a Lei 12.527/2011	10	58,82%	1,74%
Pedido exige tratamento adicional de dados	3	17,64%	0,52%
Informação sigilosa de acordo com legislação específica	2	11,76%	0,35%
Pedido incompreensível	1	5,88%	0,17%
Pedido genérico	1	5,88%	0,17%
Total	17	100,00%	2,96%

TABELA 15: MEIOS DE ENVIO DE RESPOSTA

Fonte: Sistema e-Sic. Data da extração: 29/01/2018

Meio de Envio da Resposta	Quantidade	% de pedidos
Pelo sistema (com avisos por e-mail)	569	99,13%
Correspondência física (com custo)	3	0,52%
Buscar/Consultar pessoalmente	2	0,35%

8.3.5 - CARTA DE SERVIÇOS AO CIDADÃO

A Carta de Serviços ao Cidadão da ANAC encontra-se disponibilizada no Portal da ANAC na internet. Esse canal disponibiliza aos cidadãos informações sobre os principais serviços oferecidos pela Agência, tais como: público-alvo, prazos, documentos, etapas, requisitos, unidade responsável, taxas, legislação específica e dicas sobre como os acessar.

A Carta de Serviços pode ser acessada via internet por meio do link <http://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/carta-de-servicos-ao-cidadao>, menu Carta de Serviços ao Cidadão.

8.3.6 - CONSELHO CONSULTIVO

O Conselho Consultivo da ANAC, criado pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e regulamentado pela Resolução ANAC nº 319, de 27 de maio de 2014, é composto por 19 conselheiros designados pelo Diretor-Presidente da Agência, sendo um indicado pelo Comando da Aeronáutica e os demais indicados pelos segmentos nele representados. Trata-se de órgão de assessoramento da Diretoria Colegiada da Agência, em que há participação institucional dos diversos segmentos que compõem a aviação civil brasileira – a saber: serviços de transporte aéreo; serviços aéreos especializados; usuários de serviços aéreos; exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária; aviação geral, aeroclubes e aerodesporto; indústria aeronáutica e de manutenção aeronáutica; trabalhadores do setor; instituições de formação e adestramento de pessoal destinado à aviação civil; e empresas prestadoras de serviços auxiliares.

As reuniões têm como objetivo discutir propostas de aprimoramento regulatório, debater temas de interesse comum dos diversos segmentos representados e elaborar pareceres que auxiliem a Diretoria em suas deliberações, zelando para que o desenvolvimento da aviação civil brasileira ocorra de forma sustentável – ambiental, social, cultural e economicamente.

Ao Conselho Consultivo da ANAC é facultada a criação de Câmaras Técnicas Setoriais, que são formas de aglomeração de dois ou mais segmentos representados no órgão para discussão, elaboração de estudos e proposição de ações, sempre com embasamento técnico, para temas específicos da regulação realizada pela ANAC. As propostas resultantes dos trabalhos das Câmaras Técnicas Setoriais dependem de consenso entre seus membros e são encaminhadas ao Conselho Consultivo sob a forma de parecer.

Ressalta-se, no entanto, que o Conselho Consultivo é um órgão de natureza consultiva. Dessa maneira, suas decisões devem ser encaminhadas à Diretoria da ANAC, para conhecimento sem vincular o juízo deliberativo dos Diretores. O Conselho Consultivo poderá também endereçar à Diretoria da ANAC proposta de ato normativo destinado a ordenar e qualificar a atividade de aviação civil no País. Em 2017, o Conselho Consultivo reuniu-se duas vezes.

8.3.7 - COMUNICAÇÃO

No ano de 2017, a ANAC realizou campanhas e ações de comunicação voltadas à disseminação de informações – aos regulados, à sociedade e ao público interno – sobre temas como certificações, fiscalizações e regulamentos expedidos pela ANAC.

Para fortalecer a transparência do processo decisório, a Agência implementou, a partir de janeiro de 2017, a transmissão das Reuniões Deliberativas da Diretoria em tempo real pela internet. Também foram consolidadas e divulgadas as Diretrizes para a Qualidade Regulatória da ANAC – uma série de referências objetivas e de critérios claros que devem nortear o papel regulador e o processo decisório da Agência –, demonstrando o aprimoramento da maturidade institucional.

No mês de março, com a entrada em vigor das novas Condições Gerais de Transporte Aéreo (Resolução nº 400, de 2016), foram elaboradas cartilhas informativas sobre as principais mudanças normativas para as empresas e passageiros. Por meio de ação conjunta com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MPTA), foram criados materiais informativos como vídeos, *hotsite* e uma série de postagens para o Facebook sobre o tema, garantindo que a informação sobre as novas normas do transporte aéreo alcançasse públicos diversos. Ainda em março, a Agência dispendeu esforços para a divulgação e realização da quarta rodada de concessões, produzindo um folder explicativo e *press releases* para informar sobre o processo de desestatização dos aeroportos de Florianópolis, Porto Alegre, Salvador e Fortaleza.

Grande esforço de comunicação também foi dispensado na divulgação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94 (RBAC-E nº 94), norma aprovada no mês de maio que estabelece requisitos gerais para a utilização de veículos aéreos não tripulados de uso civil – os drones. Para difundir as novas regras, foi realizado *workshop* com a imprensa e publicada uma cartilha de orientação para os usuários de drones. Também foi criada uma página temática no Portal da ANAC explorando pormenores do Regulamento em linguagem de fácil entendimento.



Figura 23 – Cartilha Orientações para Usuários de Drones. Disponível em http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/drones/orientacoes_para_usuarios.pdf

Outro esforço da Agência na promoção da segurança operacional da aviação civil foi a publicação de duas edições da Carta de Segurança Operacional nos meses de abril e de agosto. A Carta tem como objetivo levar aos regulados informação especializada e de qualidade, além de novidades sobre ações que visam a promover a segurança operacional.

Houve também notável dedicação da Agência no sentido de fortalecer sua atuação internacional, com a publicação do Plano de Atuação Internacional da ANAC e o lançamento da revista Conexão Internacional com artigos que demonstram a amplitude dos itens que compõem a agenda internacional da aviação civil brasileira. A revista contou com duas edições, publicadas em janeiro e julho, e possui periodicidade semestral.



Figura 24 – Carta de Segurança Operacional (disponível em <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/carta-de-seguranca-operacional>) e Revista Conexão Internacional (disponível em http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/Barquivos/atuacao-internacional/).

Garantir a possibilidade de participação ativa da sociedade e dos regulados também esteve na agenda da ANAC durante o ano. A realização de ampla divulgação de audiências públicas e de reuniões participativas buscaram estimular o interesse da sociedade no processo de proposição de normas da Agência. Para isso, foram utilizados mecanismos oficiais de divulgação (publicidade legal), enviados *press releases* à imprensa e inseridas informações no Portal da Agência e em sua página oficial no Facebook.

A modernização de alguns processos internos da Agência com impacto positivo na vida dos usuários do transporte aéreo e dos regulados também se tornou objeto de iniciativas de comunicação em 2017. Exemplos dessas modernizações são a emissão dos certificados do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), que passou a ocorrer digitalmente, e a edição das Resoluções nº 457 e nº 458, ambas de 20 de dezembro de 2017, que possibilitaram o registro eletrônico de informações em plataforma digital – como é o caso do Diário de Bordo Digital.



Figura 25 – Divulgação do Diário de Bordo Digital (disponível em <http://www.anac.gov.br/diario-de-bordo-digital>)

Também houve grande empenho por parte da Agência para comunicar amplamente assuntos de utilidade pública. No intuito de promover o nivelamento de jornalistas acerca de assuntos de grande interesse nacional, foram realizados dois *workshops* voltados a esses profissionais nos quais foram abordados o Regulamento sobre o uso de drones e as novas Condições Gerais de Transporte Aéreo. Além disso, foram divulgados 70 comunicados à mídia, atendidas 2.148 solicitações de informação provenientes de veículos de imprensa e repercutidas 49 entrevistas com a participação de algum porta-voz da ANAC. Foram realizados também cinco treinamentos de *Media Training* para capacitar gerentes, superintendentes e diretores da Agência para levarem informações qualificadas ao público.

Por fim, com o objetivo de acentuar a participação da ANAC nas mídias sociais, foi criada a “sala de redes” – uma estrutura voltada ao monitoramento e ao esclarecimento de dúvidas de usuários que buscaram a Agência por meio de sua página oficial no Facebook. A “sala de redes” surgiu por ocasião do início da vigência das novas regras para o transporte aéreo e teve como membros integrantes da Assessoria de Comunicação Social, da Gerência de Regulação das Relações de Consumo da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (GCON/SAS) e da Secretaria Nacional de Aviação Civil. Apenas em 2017, foram respondidos 4.686 comentários e mensagens *inbox* nas mídias sociais.

Eventos Institucionais

Em 2017, a ANAC produziu 74 eventos temáticos, de capacitação e de representação institucional em âmbito nacional, contabilizando mais oito mil participantes. Reforçando o compromisso da Agência com a segurança operacional, foram realizadas seis edições, em diferentes capitais brasileiras, do "Encontro de Segurança Operacional" – uma iniciativa da Agência que visa à disseminação da cultura, dos conceitos e das melhores práticas em gerenciamento da segurança operacional. A ANAC também se fez presente nas principais feiras e eventos do setor: o Congresso do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG), a *Latin American Business Aviation Conference & Exhibition* (LABACE) e o *International Brazil Air Show* (IBAS).

No mês de setembro, a ANAC realizou, em parceria com o Departamento de Controle de Espaço Aéreo (DECEA), o "Simpósio Comemorativo ANAC-ICEA: 10 Anos dos Requisitos de Proficiência em Inglês Aeronáutico no Brasil" – evento que reuniu 130 profissionais durante dois dias de palestras, visitas guiadas e *workshops*. Já em novembro, a "V Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo" contou com 230 participantes de empresas aéreas e teve, pela primeira vez, um painel inteiramente dedicado a estudos acadêmicos de economia do transporte aéreo.

Eventos Internacionais

Além de ser marcado pelo fortalecimento da atuação internacional da Agência, 2017 mostrou a força e o respeito conquistados pelo Brasil no setor da aviação civil. A Agência representou o país em importantes reuniões e celebrou acordos bilaterais de aviação com países como Camboja, China e Guiné-Bissau.

Além disso, a Agência promoveu 13 eventos internacionais entre eles painéis, reuniões e seminários em parceria com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

A ANAC idealizou e realizou a segunda edição do *Safety Management Summit* (SMS) Brazil 2017 – evento internacional anual sobre segurança operacional que reúne empresas aéreas, operadores de aeródromos, indústrias aeronáuticas, profissionais da aviação civil e de todos os órgãos públicos que compõem o Sistema de Aviação Civil Brasileiro. A partir de 2017, o SMS passou a contar com a parceria do DECEA para sua realização.

TABELA 16: SÍNTESE DAS ATIVIDADES DE COMUNICAÇÃO EM 2017 E COMPARATIVO COM ANOS ANTERIORES

Tipo	2017	2016	2015
Notas e <i>Press releases</i>	70	164	111
Atendimento a demandas de Imprensa	2.148	2.161	1.949
Coletivas de Imprensa / Entrevistas concedidas	49	119	79
Eventos institucionais realizados	74	74	96
Produtos gráficos e eletrônicos	1.350	760	444
Publicações na internet	1.022	1.442	1.580

8.4 - GRUPOS BRASILEIROS DE SEGURANÇA OPERACIONAL (BAST)

O Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC) contempla as diretrizes e os requisitos para orientar a implantação e desenvolvimento de Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, representando o compromisso da ANAC com a busca da melhoria contínua nos níveis de segurança operacional da aviação civil brasileira. O referido Programa estabelece no art. 75 que “a ANAC deve desenvolver iniciativas, em colaboração com a indústria da aviação civil, para o compartilhamento de dados e informações de segurança operacional”. Essas iniciativas devem ter por objetivo “o aprimoramento dos processos da garantia da segurança operacional”. Assim, surgiram os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST), cujo objetivo principal é enviaar esforços, em conjunto com os Provedores de Serviço da Aviação Civil (PSAC) e a comunidade de aviação civil, em prol da segurança operacional da aviação civil no Brasil, equiparando-a ao nível das regiões mais seguras do mundo. No âmbito do BAST, os grupos se organizam da seguinte forma:

I - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial (BCAST), cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações com aeronaves de transporte aéreo público que realizam operações domésticas, de bandeira ou suplementares.

II - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Helicópteros (BHEST), cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações das aeronaves de asas rotativas.

III - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral (BGAST), cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações das aeronaves de asas fixas da aviação geral e das aeronaves que realizam operações complementares ou por demanda.

IV - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Infraestrutura Aeroportuária (BAIST), cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados à infraestrutura aeroportuária brasileira.

Saiba mais:

A estrutura organizacional do BAST está definida na Resolução nº 399, de 12 de dezembro de 2016.

Outras informações sobre os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional – BAST podem ser acessadas no link <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/grupos-de-seguranca-operacional>

8.5 - ACOMPANHAMENTO E PRODUÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE O SETOR

O Acompanhamento do Mercado de Transporte Aéreo tem entre seus principais objetivos ampliar o conhecimento da sociedade sobre o desempenho do setor, atender ao programa estatístico da *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e da Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC), bem como subsidiar a realização de estudos e a tomada de decisões no âmbito da iniciativa privada e da administração pública, tais como: a elaboração de leis; a formulação de políticas públicas; a adoção de medidas regulatórias; o planejamento da oferta de voos; o planejamento de investimentos em infraestrutura aeroportuária e em sistemas de navegação aérea; a promoção da concorrência; a análise de atos de concentração; a investigação de práticas anticompetitivas; a defesa do consumidor; os processos judiciais; as ações civis públicas; os estudos acadêmicos; entre outros. O acompanhamento consiste, ainda, em avaliar o efeito das decisões e alterações promovidas no ambiente regulatório.

O principal insumo de tal acompanhamento exercido pela ANAC são os dados e documentos periodicamente apresentados pelas empresas brasileiras e estrangeiras que exploram o transporte aéreo público de passageiro, carga e mala postal no Brasil. Tratam-se de dados estatísticos de voos, tarifas aéreas comercializadas, demonstrações contábeis, frota, pessoal e consumo de combustível que permitem acompanhar o desempenho do setor por meio de indicadores e a evolução da demanda, da oferta, da eficiência operacional, da estrutura de mercado, do preço dos serviços de transporte aéreo público, dos fluxos de caixa, das receitas, custos e despesas, da situação patrimonial, entre outros. Também são utilizados dados socioeconômicos produzidos por inúmeras outras entidades brasileiras e estrangeiras.

Os dados e documentos requeridos pela ANAC são regulamentados por meio de resoluções e portarias, em que se estabelecem a obrigação para os regulados, o modelo de informação, os critérios de apuração e os prazos de apresentação dos dados. 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.

A seguir, são brevemente apresentados os principais produtos divulgados na seção Dados e Estatísticas do Portal da ANAC na internet para livre acesso de qualquer interessado, assim como informações sobre o Programa Estatístico da ICAO. Antes, cabe mencionar que, além dos produtos divulgados, a ANAC atende demandas específicas sobre informações do mercado de transporte aéreo formuladas pelos mais diversos interessados.

Programa Estatístico da ICAO

O Programa Estatístico da ICAO é mantido desde 1947 para a padronização, a coleta, a análise, a melhoria e a disseminação de estatísticas relacionadas à aviação civil. O Brasil remete, por meio da ANAC, os dados requeridos pela ICAO e participa do *Aviation Data and Analysis Panel* (ADAP), que é o painel responsável por debater e tecer recomendações sobre o Programa Estatístico ao *Air Transport Committee* (ATC) daquela organização.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Programa Estatístico da ICAO, acesse a página *Aviation Data*, no objetivo estratégico *Economic Development of Air Transport*: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-statistics-programme.aspx>

Anuário do Transporte Aéreo

Divulgado anualmente desde 1972, o Anuário do Transporte Aéreo apresenta um panorama do comportamento do mercado aéreo ao longo dos últimos dez anos, com foco no ano anterior à sua divulgação.

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; percentuais de atrasos e cancelamentos de voos; participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km, entre outros.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Anuário do Transporte Aéreo, acesse a seção *Dados e Estatísticas* do portal da ANAC na internet: <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/anuario-do-transporte-aereo>

Relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo – Empresas Brasileiras

O relatório apresenta a evolução da oferta, da demanda, da participação de mercado e da taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular de passageiro, carga e mala postal, em voos domésticos e internacionais. Os dados divulgados são mensais. Além disso, o relatório apresenta a participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros em distâncias superiores a 75 km nos últimos anos.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o relatório *Demanda e Oferta do Transporte Aéreo – Empresas Brasileiras*, acesse a seção *Dados e Estatísticas* do portal da ANAC na internet: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/relatorio-demanda-e-oferta-do-transporte-aereo-empresas-brasileiras>

Relatório Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas

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

Além dos valores nacionais consolidados, as informações sobre as tarifas aéreas domésticas comercializadas são divulgadas no portal da ANAC na internet com detalhamento por unidade da federação e por pares de regiões do Brasil. A série histórica inicia-se em 2002 com dados mensais.

Na mesma página, é possível acessar informações sobre histórico do regime tarifário do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil, os fatores que afetam a tarifa aérea e a metodologia de acompanhamento da ANAC.

Saiba mais:

Para mais informações sobre o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/relatorio-de-tarifas-aereas-domesticas>

Demonstrações Contábeis de Empresas Aéreas Brasileiras

A Resolução ANAC nº 342/2014, definiu a divulgação, a partir de 1º de janeiro de 2015, no portal da ANAC, das demonstrações contábeis trimestrais e anuais das empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade táxi-aéreo.

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

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

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

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

Saiba mais:

Para mais informações sobre as Demonstrações Contábeis das Empresas Aéreas Brasileiras, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/demonstracoes-contabeis-de-empresas-aereas-brasileiras>

Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo

Trata-se de 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; quantidade de passageiros e carga transportada; quilômetros voados; assentos ofertados; entre outras. As informações estão detalhadas por mês, aeroporto de origem/destino e companhia aérea, propiciando a realização de estudos específicos e mais aprofundados sobre a demanda, a oferta, a taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves, a estrutura de mercado etc.

Saiba mais:

Para mais informações sobre a Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo, acesse a seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/base-de-dados-estatisticos-do-transporte-aereo>

9

**GESTÃO
INTERNA**



9 - GESTÃO INTERNA

9.1 - GESTÃO ESTRATÉGICA

9.1.1 - PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

O Planejamento Estratégico é o instrumento no qual a instituição explicita seus objetivos de longo prazo e as ações a serem empreendidas para a consecução desses objetivos. O Plano constitui, portanto, um compromisso firmado pela instituição junto a seus colaboradores e à sociedade. O Plano Estratégico ANAC 2015- 2019, foi elaborado através de um modelo participativo, com contribuições de colaboradores de todos os setores e unidades.

Os objetivos estão distribuídos entre as quatro perspectivas do mapa estratégico, a saber: Sociedade, Processos Internos, Aprendizado e Crescimento e Recursos Financeiros, conforme o Mapa Estratégico apresentado a seguir.

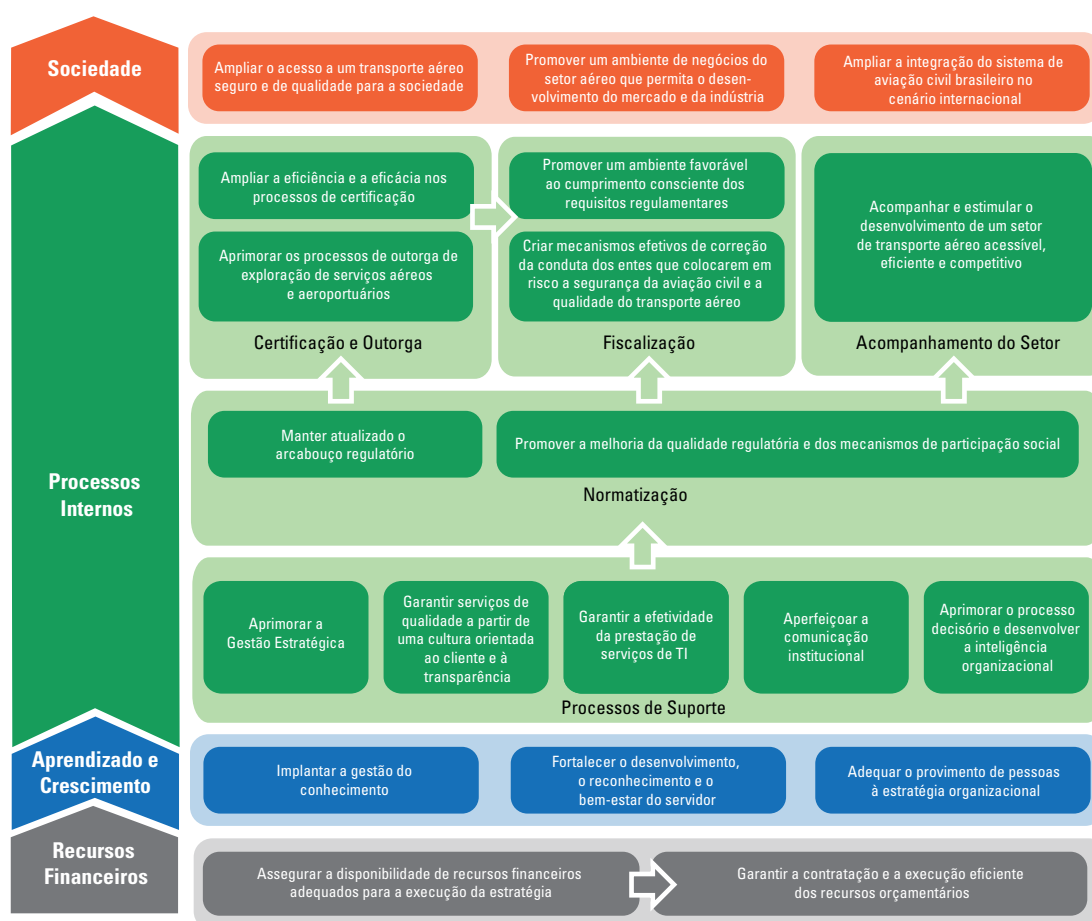


Figura 26 - Mapa Estratégico ANAC 2015-2019

O Plano Estratégico ANAC 2015-2019 entrou no seu terceiro ano de execução em 2017 e, a fim de atualizá-lo em relação ao contexto atual da Agência e verificar se os objetivos e iniciativas estratégicas estão sendo alcançados, bem como as ações adicionais necessárias, iniciou-se o seu processo de revisão. Esse processo consistiu em realizar um balanço dos projetos e ações em desenvolvimento na Agência, avaliar o alinhamento destes com as atuais iniciativas e verificar ações adicionais e iniciativas que não são mais pertinentes ao contexto atual da Agência. Nesse processo de revisão, verificou-se que todos os objetivos estão devidamente encaminhados.

As ações estratégicas da Agência são acompanhadas pelos Diretores e Titulares de unidades organizacionais, bimestralmente, por meio da Reunião de Gestão, conforme Portaria nº 1.499/2017, que instituiu o calendário das reuniões para o ano de 2017. As ações monitoradas incluem as metas de avaliação de desempenho institucional, os projetos prioritários e estratégicos, a Agenda Regulatória, os Indicadores Estratégicos, dentre outras.

Saiba mais:

A versão completa do novo Plano Estratégico 2015-2019, está disponível para consulta em:
https://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/planejamento-estrategico

A tabela dos indicadores estratégicos pode ser acessada por meio do link http://intranet.anac.gov.br/fortalecimento_institucional/plano_estrategico/indicadores_de_desempenho.html

A Agenda Regulatória pode ser acessada pelo link: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMjQ1ZWUxYmUtYWVNIYS00MTIzLWlxY2MtNzZlYzY4NmZjZTI0IiwidCI6ImI1NzQ4ZjZlLWl0YTQtNGlyYi1hYjJhLWVmOTUyMjM0ZDM2NiIsImMiOiJr9>

9.1.2 - PLANO PLURIANUAL 2016-2019

Para o período de 2016 a 2019, 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, o desenvolvimento, a produtividade e a inclusão social. No PPA, a ANAC é responsável pela gestão do objetivo 0085: "Promover a segurança da aviação civil, ampliando a segurança operacional e a proteção contra atos de interferência ilícita". A Agência também colabora para o alcance dos seguintes objetivos:

- 0083: "Adequar a capacidade de processamento de aeronaves, passageiros e cargas à demanda existente e futura, por meio de intervenções nas infraestruturas aeroportuárias e medidas de gestão";
- 0084: "Ampliar a oferta do serviço de transporte aéreo regular de passageiros e cargas por meio de medidas institucionais e incentivos à concorrência";
- 0086: "Promover o desenvolvimento institucional, regulatório e técnico da aviação civil brasileira"; e
- 0087: "Aprimorar a eficiência e a segurança operacional do setor por meio do desenvolvimento e modernização das operações de navegação aérea e da infraestrutura aeronáutica civil".

9.1.3 - GESTÃO DE PROJETOS

A gestão de projetos representa um dos principais pilares do modelo de gestão da ANAC, com destaque para o uso de boas práticas internacionais em gerenciamento de projetos. A ANAC conta com um Escritório de Projetos, que possui a responsabilidade pela difusão dessa cultura, o apoio aos gerentes dos projetos e a geração de subsídios à alta administração para a tomada de decisões sobre os projetos que agregam alto valor à estratégia da organização.

Um dos projetos estratégicos em execução, Maturidade em Gestão de Projetos, visa à elevação da maturidade da Agência como um todo na disciplina de gerenciamento de projetos, internalizando as melhores práticas mundialmente aceitas para o tema, de modo a aperfeiçoar a capacidade da organização em alcançar melhores resultados com seus projetos. Dentre aquelas melhores práticas, vale mencionar o estímulo à certificação profissional em gerenciamento de projetos e a criação da Comunidade de Gerenciamento de Projetos da ANAC.

O portfólio de projetos da Agência está em constante atualização, novos projetos são adicionados conforme projetos são encerrados ou ocorrem mudanças no contexto atual. A carteira de projetos atual está disposta na Portaria nº 99, de 19 de janeiro de 2016. Entre os novos projetos, pode-se destacar o início do Programa PSOE, que abarca cerca de 12 (doze) projetos divididos em dois grandes grupos.

Já entre os projetos encerrados no ano de 2017, a fim de viabilizar o alcance dos objetivos estabelecidos no Plano Estratégico, destacaram-se os seguintes: "Registro e Monitoramento de Serviços Aéreos", "Diretrizes para Qualidade Regulatória" e "Elaboração de Metodologia de Produção de Normas Finalísticas".

Prioridade ao Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC)

Em julho de 2017, foi iniciado um grande esforço de avanço na implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC), com a inclusão do tema na Carteira de Projetos da Agência. O objetivo é desenvolver a estrutura e os processos necessários na Agência para alcançar de forma plena a execução do PSOE, a fim de contribuir para que a ANAC se torne referência na gestão da segurança operacional e para a segurança e excelência da aviação civil brasileira.

A efetivação de um programa voltado à gestão da segurança operacional demonstra o compromisso da ANAC com a sociedade e a comunidade de aviação civil e a busca da Agência pelo aprimoramento de seus processos de regulação, de normatização, de certificação e de fiscalização. O programa envolve diversas áreas técnicas e tem patrocínio do Diretor-Presidente da ANAC, José Ricardo Botelho.

Com a realização do Programa, a ANAC corrobora seu compromisso com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) ao fortalecer sua aderência às cláusulas do Anexo 19 da Convenção de Chicago, que trata do Gerenciamento de Segurança Operacional (*Safety Management*). O aprimoramento de sua capacidade de diagnósticos sobre o sistema de aviação civil e a redução das incertezas relacionadas à sua ação de supervisão, consequências esperadas com a implementação integral do PSOE-ANAC, tendem a contribuir também para a melhoria da imagem e do desempenho da aviação civil brasileira no *ranking* da OACI.

O Programa será desenvolvido ao longo de cinco anos, com conclusão prevista para 2022. A primeira parte envolve oito projetos relacionados ao gerenciamento de riscos, à promoção da segurança operacional, à implementação do Plano de Capacitação em Segurança Operacional, entre outros.

A segunda parte trará quatro projetos, relacionados, por exemplo, à análise crítica e melhoria contínua e à plena implementação do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) por parte dos provedores de serviços da aviação civil.

No total serão executados 12 Projetos Prioritários com o aprimoramento de 12 capacidades organizacionais e a entrega de 50 produtos. Entre as capacidades a serem desenvolvidas, destacam-se a definição de medidas mitigadoras compatíveis com o nível de risco, a alocação de recursos para o adequado desempenho da segurança operacional e a melhoria contínua das funções de supervisão e gerenciamento da segurança.

9.1.4 - GESTÃO DE PROCESSOS

O Escritório de Processos (ESPROC), responsável pela Gestão de Processos da ANAC, vem acompanhando a dinâmica de identificação, mapeamento e formalização dos processos da Agência. Em 2017, a ANAC atingiu a importante marca de 100% de seus processos mapeados.

Outra ação relevante desenvolvida pelo ESPROC foi a disponibilização da Cadeia de Valor em todos os setores da Agência. Essa medida tem o intuito de difundir a mentalidade de gestão por processos e sensibilizar os atores responsáveis pelo mapeamento e seus superiores. A Cadeia de Valor comunica o que faz a instituição e proporciona uma visão sistêmica da operação e dos processos e produtos entregues pela Agência — além de auxiliar a tomada de decisão em alto nível. Os macroprocessos são representados na Cadeia de Valor em forma diagramática, buscando apresentar as relações dos termos definidos no Regimento Interno:

I - Regulamentação: compreende os processos relacionados ao estabelecimento de requisitos a entidades do Sistema de Aviação Civil por meio da elaboração e atualização de atos normativos de competência da ANAC;

II - Certificação e Outorga: compreende os processos relacionados à verificação do atendimento a requisitos estabelecidos em atos normativos para que produto, empresa, processo, serviço ou pessoa possa prestar serviços, executar atividades ou ser operado dentro do Sistema de Aviação Civil;

III - Fiscalização: compreende os processos relacionados à verificação da conformidade de produtos, empresas, processos, serviços ou pessoas que atua de forma lícita ou ilícita dentro do Sistema de Aviação Civil e a respectiva ação da Agência em caso de não conformidade;

IV - Relações Institucionais: compreende os processos de relacionamento da ANAC com entes externos, dentro e fora do Sistema de Aviação Civil, à exceção dos processos já relacionados a outros macroprocessos; e

V - Gestão Interna: compreende processos de suporte ou de gestão cujos clientes são servidores e áreas internas da Agência, de forma a manter ou melhorar processos internos, competências, estrutura e infraestrutura administrativa.

A figura a seguir apresenta a cadeia de valor da ANAC.

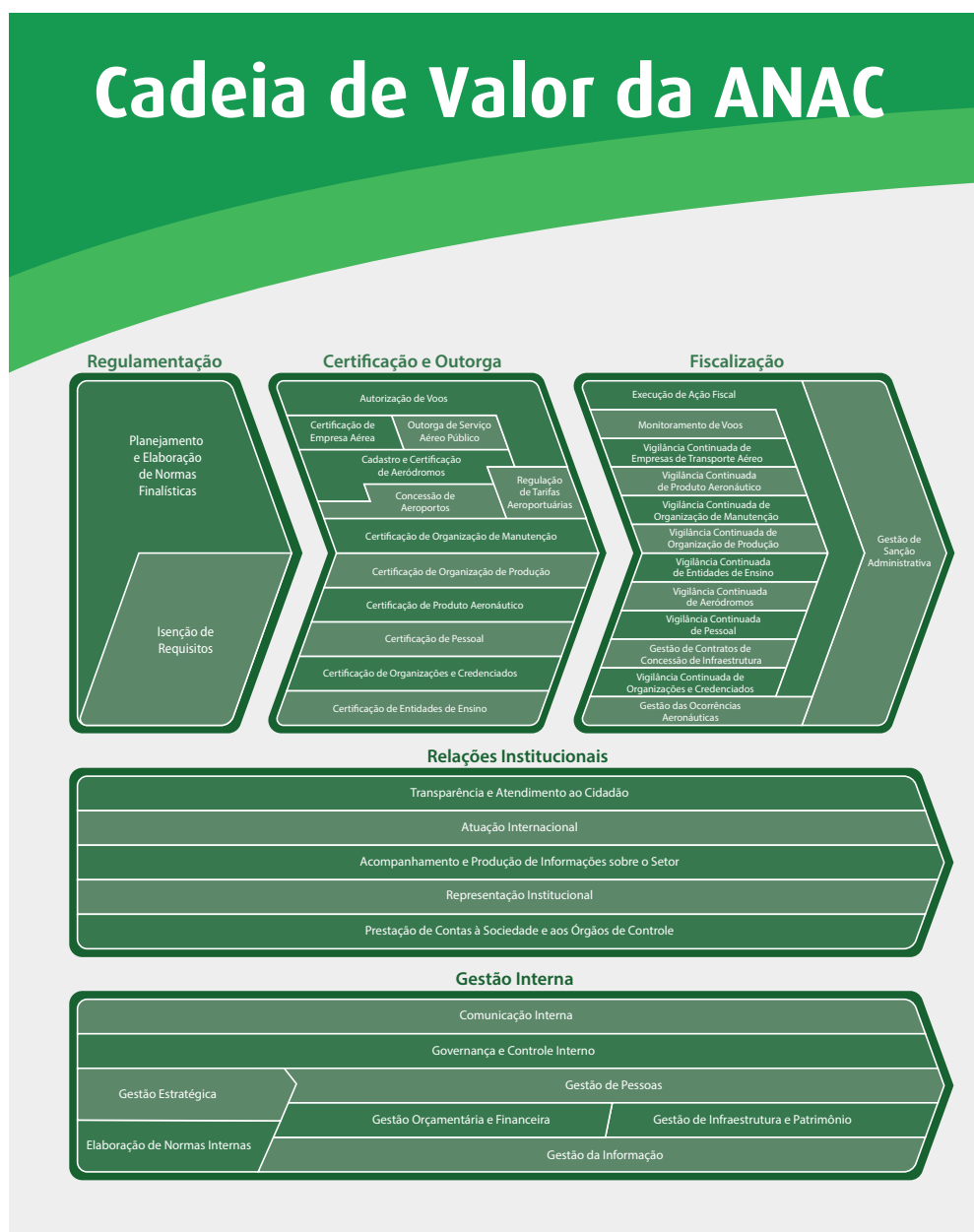


Figura 27 – Cadeia de Valor da ANAC

9.2 - GESTÃO DE PESSOAS

A gestão de pessoas da Agência está alinhada com o Planejamento Estratégico, atuando principalmente nas dimensões de Aprendizado e Crescimento e de Processos Internos. Para o atingimento das metas propostas, a estrutura e a política de pessoal precisam prover a Agência com força de trabalho adequada. Com esta finalidade, foram estabelecidos objetivos estratégicos relativos ao desenvolvimento, reconhecimento e bem-estar dos servidores.

Quem Faz a ANAC - Composição da Força de Trabalho

A força de trabalho da ANAC é composta por colaboradores do quadro ativo permanente que está dividido em três carreiras:

- i) as carreiras que compõem o quadro de pessoal efetivo;
- ii) as carreiras oriundas do quadro do Ministério da Ciência e Tecnologia; e
- iii) as carreiras que compõem o quadro de pessoal específico.

O quadro de pessoal efetivo é composto por quatro cargos: dois de nível superior, Especialista em Regulação de Aviação Civil e Analista Administrativo, e dois são de nível médio, Técnico em Regulação de Aviação Civil e Técnico Administrativo.

O quadro de pessoal da carreira de Ciência e Tecnologia (C&T) é composto por três cargos: Tecnologista, Assistente em Ciência e Tecnologia, e Técnico.

O quadro de pessoal específico é composto de dezessete cargos. São eles: Administrador, Agente Administrativo, Agente de Mecanização de Apoio, Agente de Portaria, Agente de Telecomunicação e Eletricidade, Artífice de Artes Gráficas, Assistente Administrativo, Assistente Social, Contador, Datilografo, Economista, Engenheiro, Motorista Oficial, Perfurador Digitador, Técnico em Assuntos Educacionais, Técnico de Contabilidade e Telefonista.

A Agência encerrou o ano de 2017 com 1.541 servidores compondo sua força de trabalho. Desses, 1.453 eram servidores de carreira vinculados à ANAC (estando 41 cedidos a outros órgãos). Em 2017, houve a nomeação de novos Técnicos Administrativos, Analistas Administrativos, Técnicos em Regulação de Aviação Civil e Especialistas em Regulação de Aviação Civil aprovados no concurso público de 2015.

Dentre os servidores da ANAC no ano findo, 88 eram sem vínculo com a Administração Pública, 65 requisitados de outros órgãos e esferas, 13 em exercício descentralizado de carreira e um em exercício provisório no órgão. Não há servidores com contratos temporários ou agentes políticos na Agência.

A tabela a seguir detalha a composição do quadro funcional da Agência por gênero:

TABELA 17: COMPOSIÇÃO DO QUADRO FUNCIONAL

Fonte: Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos – SIAPE

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Servidores em cargos efetivos (1.1 + 1.2)	1.865	1.453	109	58
1.1. Membros de poder e agentes políticos	-	-	-	-
1.2. Servidores de carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)	1.865	1.453	109	58
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	1.865*	1.374	97	40
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	-	13	3	1
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório	-	1	-	-
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	-	65	9	17
2. Servidores com contratos temporários	-	-	-	-
3. Servidores sem vínculo com a Administração Pública	-	88	19	23
4. Total de Servidores (1+2+3)	1.865	1.541	128	81

* Foi considerado o quantitativo dos cargos efetivos da Lei nº 10.871/2004 acrescido do total dos cargos da Carreira de C&T e da Carreira Específica na ANAC.

Obs: Os servidores afastados e cedidos foram considerados para fins da tabela. Número de servidores afastados em 31/12/2017 – 14. Número de servidores cedidos em 31/12/2017 – 41.

O corpo funcional se destaca por seu nível de escolaridade, conforme pode-se observar no gráfico abaixo:

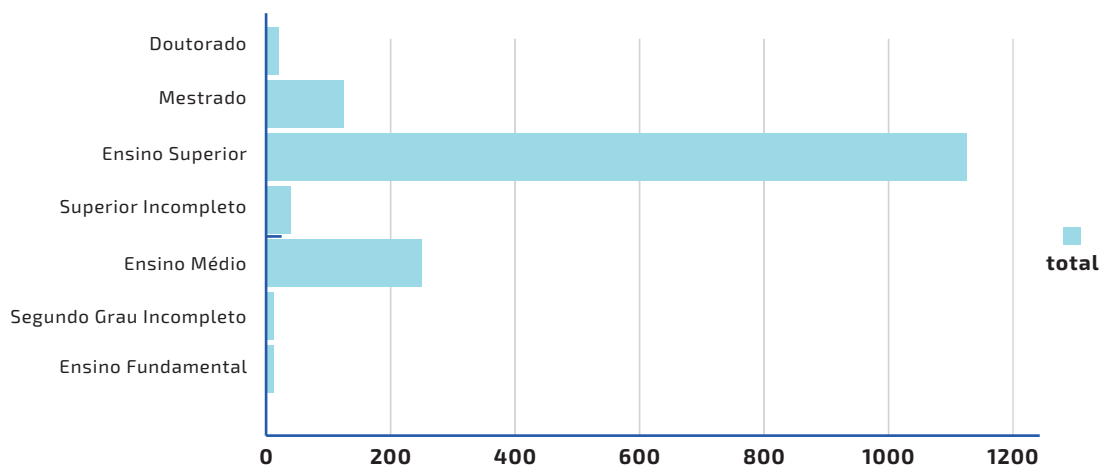


Figura 28 - Nível de escolaridade dos servidores.

A Tabela a seguir demonstra a distribuição dos servidores por sexo.

TABELA 18: DISTRIBUIÇÃO DOS SERVIDORES POR SEXO

Tipo de Vínculo	F	M	Total Geral
Servidores de carreira vinculada ao órgão	312	1021	1333
Servidores sem vínculo com a Administração Pública	42	46	88
Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	19	46	65
Servidores cedidos	11	30	41
Servidores de carreira em exercício descentralizado	7	6	13
Servidores de carreira em exercício provisório	1	-	1
Total Geral	392	1149	1541

É possível perceber que a ANAC possui um quadro de servidores predominantemente masculino. Cerca de 75% dos servidores são homens.

A ANAC contava ainda, em 2017, com um quadro de colaboradores terceirizados que prestam serviços de apoio administrativo às unidades da Agência, distribuídos conforme a tabela abaixo:

TABELA 19: COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE COLABORADORES TERCEIRIZADOS DA ANAC

Fonte: ANAC

Cargo	Total
Secretária Executiva	23
Técnico Secretariado	114
Recepcionista *	118
Messageiro	29
Total Geral	284

* Inclusos os terceirizados dos NURAC

Adicionalmente, existem outros colaboradores terceirizados, oriundos de contratos com mão de obra dedicada, nos quais se incluem os prestadores de serviços de limpeza, copeiragem, vigilância, manutenção predial, *Call Center*, transporte e serviços de Tecnologia da Informação.

Observa-se uma redução do quantitativo de colaboradores terceirizados em comparação com o ano de 2016, quando a ANAC contava com 585 colaboradores.

Distribuição da Força de Trabalho nas Áreas Técnicas Finalísticas, Unidades e Subunidades

Pouco mais de 71% dos servidores da Agência estão lotados nas áreas finalísticas (Diretorias, SFI, SIA, SAR, SAS, SPO, SRA, ASIPAER, ASJIN) e, aproximadamente 25% dos servidores desempenham suas funções nas áreas meio (SGP, SAF, STI, SPI, OUV, ASCOM, ASPAR, AUD, ASTEC, CRG, PGFPF, ASINT). A tabela abaixo apresenta a distribuição dos servidores entre as áreas, não contabilizando os 41 servidores cedidos:

TABELA 20: DISTRIBUIÇÃO DOS SERVIDORES POR ÁREA

Áreas	F	M	Total Geral
Afastados	1	13	14
Área fim	216	853	1069
Área meio	151	218	369
Diretoria	13	35	48
Total Geral	381	1119	1500

Programa de Qualidade de Vida no Trabalho - PQVT

Objetivando reduzir a rotatividade, um dos objetivos estratégicos do Plano Estratégico (2015-2019) é o de "Fortalecer o desenvolvimento, o reconhecimento e o bem-estar do servidor", que traz como uma de suas ações "Promover a qualidade de vida no trabalho dos colaboradores".

Nesse contexto, foram publicados a Política e o Programa de Qualidade de Vida no Trabalho (PQVT) da ANAC, por meio da Instrução Normativa nº 93 e da Portaria nº 207, respectivamente, ambas de 2 de fevereiro de 2016. Os normativos têm por objetivo promover o fortalecimento institucional por meio de ações que aprimorem o clima organizacional; implantar ações voltadas para a identificação, redução ou eliminação de fatores geradores de mal-estar no trabalho de maneira a reduzir o risco de evasão do capital humano na Agência; e criar formas de atuação efetiva dos trabalhadores na elaboração e promoção da QVT.

Para tanto, foram desenvolvidas, em 2017, ações relacionadas à valorização, ao bem-estar e à saúde dos servidores, com destaque para o evento de comemoração ao dia do servidor público em outubro e promoção de palestras motivacionais e de capacitação. Além disso, algumas ações previstas no PQVT foram concluídas e tiveram seus produtos entregues, as quais podemos destacar a Transmissão em tempo real da reunião de Diretoria, o Mapeamento de Processos e a Publicação dos Manuais de Procedimentos, o Estudo para avaliar a possibilidade de mudança de regime de trabalho e a Contratação de *wi-fi* corporativo.

Política de Capacitação e Treinamento do Pessoal

Para garantir que o corpo técnico pudesse prestar suas atribuições com a qualidade esperada, foi elaborado o Plano Anual de Capacitação – PAC 2017, no qual ações de capacitação foram propostas visando à formação, ao desenvolvimento e ao aprimoramento contínuo dos servidores da Agência. Nesse Plano estão previstos eventos internos de capacitação, promovidos pela ANAC, eventos *in company*, indicações de instituições de referência na área de aviação civil para a capacitação externa, bem como as referências para a realização de graduação e pós-graduação e os projetos especiais priorizados.

Em 2017, a agência promoveu um recorde em termos de eventos internos, alcançando a marca de 282 treinamentos. Número superior ao conseguido em 2014, 254 eventos, o recorde até então. Isto representou a execução de 75% do Plano Anual de Capacitação 2017. Em decorrência deste aumento, a capacidade do Centro de Treinamento (CT) foi ampliada em 164% em 2017, 103 eventos contra 39 em 2016.

Dentre os avanços na área de capacitação em 2017, destaca-se:

- Conclusão da primeira fase do mapeamento de competências, com mais de 1.400 competências mapeadas. O mapeamento de competências possibilita uma melhor gestão das lacunas de conhecimento, habilidades e atitudes, e, conseqüentemente, a racionalização do planejamento da capacitação.
- A ANAC recebeu diversas instituições públicas nacionais e estrangeiras que vieram realizar *benchmarking* sobre a implementação da gestão por competências, como: AGU, Correios, DNIT, ENAP, ANEEL, PREVIC, Senado e a Autoridade de Aviação Civil de Cabo Verde.

Laboratório de Inovação - Lab InovANAC e Gestão do Conhecimento



Em consonância com o valor institucional "Incentivamos a Inovação", a ANAC realizou diversas ações para o fomento à inovação aberta, tanto dentro da Agência, quanto externamente, o que tem assegurado à Agência papel de destaque nos fóruns de inovação no setor público federal.

A primeira grande ação em 2017 foi a adesão, em fevereiro, à Rede de Inovação no Setor Público – Rede InovaGov, que congrega atualmente 84 instituições públicas, privadas e do meio acadêmico. A ANAC assumiu a liderança do Desafio Mobilizador de Formação para Inovação e participa ativamente das atividades da Rede.

Ainda em fevereiro, foi lançada a Iniciativa InovANAC para promoção da inovação na Agência. Em novembro do mesmo ano, a iniciativa foi convertida no **Laboratório de Inovação em Governo da Agência Nacional de Aviação Civil – Lab InovANAC**, por meio da Portaria nº 3.791, de 14 de novembro de 2017, inserindo a Agência em um grupo seletivo de órgãos que também possuem laboratórios de inovação formalmente instituídos. Essa iniciativa tem o objetivo de fomentar a cultura da inovação, através do desenvolvimento de projetos inovadores, oficinas de trabalho e outras ações, disponibilização de ferramentas, técnicas e métodos de inovação, formalização de cooperação e parcerias relacionadas à inovação com universidades, órgãos públicos e outras entidades, realização de eventos como palestras, encontros, seminários, congressos e assemelhados em assuntos relacionados à inovação, dentre outras ações.

Em 2017, foram realizadas diversas ações no âmbito do InovANAC, como a realização do 1º Prêmio InovANAC de práticas de inovação, com o objetivo de reconhecer as ações de inovação realizadas pelos servidores da Agência. O prêmio recebeu a inscrição de 23 práticas de inovação com a participação direta de mais de 120 servidores e a fase de votação teve mais de 500 votos válidos.

A Agência também apresentou resultados na Gestão do Conhecimento, cuja implantação é um dos objetivos estratégicos e também um dos projetos estratégicos da ANAC. Dentre os principais resultados, pode-se destacar:

- Lançamento da wiki corporativa da Agência (WikiANAC), que visa melhorar a comunicação e o registro de informações relevantes para as atividades dos servidores e colaboradores. No final de 2017, a WikiANAC possuía 97 servidores cadastrados, 886 páginas e 2.731 edições.
- Realização de 11 edições do Papo ANACadêmico, iniciativa que busca a valorização dos servidores que realizam estudos, pesquisas e trabalhos acadêmicos sobre temas relacionados à Aviação Civil, além de criar um ambiente mais propício para a troca e o desenvolvimento de novas competências. As edições contaram com a participação de mais de 900 pessoas, considerando o acompanhamento presencial e por *streaming*.

9.3 - GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

Em 2017, a Lei Orçamentária Anual - LOA (Lei nº 13.414/2017) fixou inicialmente a despesa orçamentária da ANAC em R\$ 686,4 milhões, alocada nas seguintes categorias:

TABELA 21: ORÇAMENTO POR GRUPOS DE DESPESAS - EXERCÍCIO 2017 (R\$)

Despesas	Dotação Inicial	Dotação Atualizada	Varição
Discricionárias	167.000.000	167.000.000	-
Obrigatórias	367.594.829	390.821.448	23.226.619
Pessoal	356.351.753	377.694.909	21.343.156
Benefícios	11.243.076	13.126.539	1.883.463
Reserva	151.764.502	151.764.502	-
Total Geral	686.359.331	709.585.950	23.226.619

- **Despesas discricionárias** (R\$ 167,0 milhões): para manutenção da unidade e de sua atividade, bem como para investimentos efetuados durante o exercício;
- **Despesas obrigatórias** (R\$ 367,6 milhões): contemplam basicamente os gastos com pessoal ativo e inativo, incluindo benefícios;
- **Reserva de contingência** (R\$ 151,8 milhões): rubrica contábil que não é diretamente utilizada. Pode servir para custear alterações orçamentárias extraordinárias e, em grande parte, constitui-se da arrecadação da Agência que, por força de normativo, não foi totalmente utilizada para custear suas despesas.

Ao longo do ano, houve a necessidade de ampliação da dotação relativa às despesas obrigatórias para R\$ 390,8 milhões em virtude do ingresso de novos servidores para o quadro efetivo da Agência e pagamento de despesas de exercícios anteriores devidas a servidores.

No que tange às despesas discricionárias, foram alocados R\$ 167 milhões na LOA 2017, mas, devido ao cenário de contração fiscal, o orçamento discricionário da Agência foi contingenciado em R\$ 23,5 milhões, resultando R\$ 143,5 milhões como limite autorizado para o exercício. O orçamento discricionário é dividido em investimento (que engloba aquisições de instalações, equipamentos, material permanente e obras) e custeio (que abrange a manutenção e o funcionamento da Agência, bem como as despesas continuadas necessárias ao desenvolvimento de suas atividades de normatização, regulação e fiscalização). Conforme definido na lei orçamentária, e atendendo ao limite do contingenciamento, R\$ 10,3 milhões do orçamento discricionário da ANAC foram destinados a investimentos e R\$ 133,2 milhões foram alocados em "outras despesas de custeio", perfazendo os R\$ 143,5 milhões.

Vale ressaltar o esforço continuado da Agência na racionalização de seus gastos. Esforço esse que se traduz na queda dos valores de aluguel decorrente da renegociação de contratos de locação; diminuição de despesas com apoio administrativo decorrente da redução do quantitativo de postos de trabalho terceirizados contratados pela Agência; implantação do Sistema Eletrônico de Informações - SEI, que gerou economia mais substancial em 2017 nos contratos de malote, impressão e mensageiros; bem como uma política de modernização da gestão de despesas em geral, como condomínios, energia, telefonia móvel para gestores e outras.

9.3.1 - EXECUÇÃO GERAL DAS DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS

No exercício de 2017, a execução orçamentária da ANAC – considerando os empenhos em relação ao limite orçamentário total – alcançou o patamar de 97,1% (R\$ 139,4 milhões empenhados em relação aos R\$ 143,5 milhões de limite). Esse resultado indica um bom desempenho para a execução orçamentária da ANAC, a exemplo do exercício anterior em que a Agência executou 97,2% do seu orçamento.

9.3.2 - ANÁLISE DA EXECUÇÃO DAS DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS

Gerencialmente, as despesas discricionárias são classificadas em seis blocos, a saber: (1) Manutenção, Suporte & Gestão; (2) Gestão de Pessoas; (3) Tecnologia da Informação; (4) Comunicação; (5) Planejamento e Estudos e (6) Diárias & Passagens.

O acompanhamento formal da execução orçamentária desses blocos é realizado periodicamente, com o Superintendente de Administração e Finanças, sendo posteriormente apresentado na Reunião de Gestão para Diretores e demais Superintendentes e Gerentes da Agência. Devido ao contingenciamento, neste exercício nenhuma despesa do bloco de Planejamento foi executada. Ao final do ano, a utilização dos recursos por bloco foi a seguinte:

TABELA 22: EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA POR BLOCOS DE DESPESA - EXERCÍCIO 2017 (R\$ MILHÕES)

Blocos de despesa	Programado	Executado	% execução
Manutenção, Suporte e Gestão	88,0	86,2	98%
Gestão de Pessoas	7,5	6,3	84%
Tecnologia da Informação	30,0	30,0	100%
Comunicação	1,7	1,7	100%
Planejamento	-	-	-
Diárias e Passagens	16,2	15,2	94%
Total Geral	143,5	139,4	97,1%

9.3.3 - EXECUÇÃO DE RESTOS A PAGAR

Adicionalmente à execução das despesas empenhadas no exercício, a Agência também atuou no sentido de gerenciar a execução dos valores inscritos em restos a pagar e administrar os saldos de empenho. Como resultado, o valor inscrito em restos a pagar do exercício de 2016 para 2017 foi praticamente resolvido, restando um saldo de somente R\$ 1,3 milhão para ser reinscrito, considerado muito baixo, como explicado a seguir.

O saldo de restos a pagar não processados de exercícios anteriores em 1º de janeiro de 2017 totalizava o valor de R\$ 16,98 milhões, cuja composição era:

- Despesas discricionárias: R\$ 15,11 milhões, ou 89%;
- Despesas com pessoal: R\$ 1,87 milhões, ou 11%.

Esse montante teve sua execução orçamentária da seguinte forma:

- Pagos durante o exercício de 2017: R\$ 10,22 milhões, ou 60,3%;
- Cancelamentos diversos de Restos a Pagar: R\$ 5,43 milhões, ou 32,0%;
- Saldo reinscrito em 2017: R\$ 1,33 milhões, ou 7,7%

Ao final de 2017 o saldo total pendente de liquidação, R\$ 1,3 milhão, corresponde a serviços ainda não prestados ou que, mesmo tendo sido realizados, não tiveram a emissão de documento fiscal por parte dos contratados. Desse saldo pendente, as despesas que não possuem uma previsão de execução devem ser bloqueadas ao final do primeiro semestre.

9.3.4 - EFEITO DA INFLAÇÃO SOBRE O LIMITE ORÇAMENTÁRIO

Cabe destacar que a parcela discricionária do orçamento da ANAC apresentou uma redução real (aplicando o efeito inflacionário) de aproximadamente 23% em relação a 2013, cujo valor nominal era de R\$ 143,6 milhões, valor que corresponderia no final de 2017 a R\$ 186,2 milhões, após ser atualizado pela inflação no período (IPCA).

Em relação ao histórico dos limites orçamentários autorizados desde 2008, a Agência teve perda real de cerca de 36% de seu orçamento, considerando-se o efeito da inflação. O gráfico abaixo explicita o efeito no poder de compra do orçamento discricionário da Agência nos últimos 10 anos, onde se veem duas curvas, a dos limites nominais e a dos limites reais em valores de 2008.

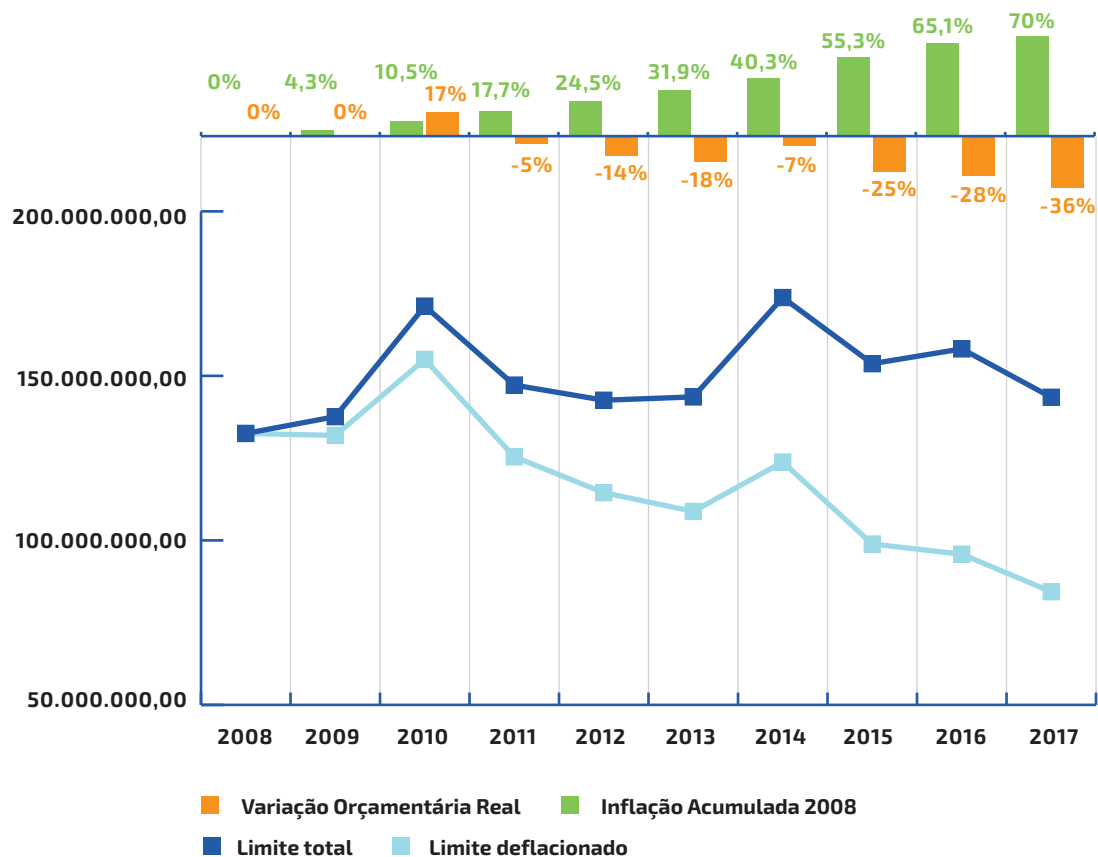


Figura 29 – Limite autorizado da ANAC x Inflação

9.3.5 - EXECUÇÃO DAS RECEITAS ORÇAMENTÁRIAS

As receitas orçamentárias da ANAC compõem o Fundo Aeroviário, que foi criado com o objetivo de prover recursos financeiros para projetos, construção, manutenção, operação e para a administração de instalações e serviços da infraestrutura aeronáutica.

Contribuem para o fundo as receitas de multas por infração ao CBAer, de Taxas de Fiscalização da Aviação Civil, de contribuições para o ensino aeroviário e a remuneração dos saldos financeiros do Fundo Aeroviário.

Na elaboração da proposta para o Projeto de Lei Orçamentária, faz-se a previsão de receita com base em séries históricas de arrecadação, adotando-se o modelo de média móvel.

A Tabela a seguir traz um comparativo da receita prevista na lei orçamentária com a receita realizada.

TABELA 23: RECEITAS PRÓPRIAS PREVISTAS E REALIZADAS NO EXERCÍCIO DE 2017

Fonte: SIAFI

Receitas Próprias Previstas e Realizadas no exercício de 2017 (R\$)						
Fonte	Receita	Previsão de Receita (R\$)	Receita Realizada (R\$)	%	Receita Líquida (R\$)	%
174	Multas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica	17.603.363	22.228.044	26,27%	22.226.001	26,26%
176	Contribuição para o Ensino Aeroviário	154.894.432	160.720.212	3,76%	160.720.212	3,76%
174	Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC	-	30.282.073	-43,65%	27.119.977	-47,96%
250	Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC	73.814.332	11.310.733		11.292.382	
280	Remuneração de Depósitos Bancários	87.438.926	96.802.082	10,71%	96.802.082	10,71%
Total		333.751.053	321.343.144	-3,72%	318.160.654	-4,67%

Pelo que se verifica na tabela acima, as receitas relativas às Multas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (fonte 174), à Contribuição para o Ensino Aeroviário (fonte 176) e à Remuneração de Depósitos Bancários (fonte 280) atenderam os valores previstos no LOA/2017.

No entanto, houve uma frustração de receita com Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC de 43,65%, que contribuiu para que a receita total realizada ficasse aquém do valor estimado para o exercício em 3,7%. Considerando-se as restituições de receita concedidas no período, nos montantes de R\$ 3.180.446,71 de TFAC e R\$ 2.042,89 de Multas do CBAer, a receita arrecadada líquida ficou abaixo da receita prevista em 4,7%.

Tal fato não afetou a execução orçamentária da ANAC pois os recursos oriundos das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), que antes eram operacionalizadas pela fonte 50 – Recursos Próprios Não Financeiros, tiveram, excepcionalmente, a fonte 80 disponibilizada para custear as despesas a eles referentes em 30 de março de 2017, pela Portaria nº 14 da Secretaria de Orçamento Federal. Com exceção da previsão da fonte 250, não houve queda de arrecadação frente ao previsto.

9.4 - GESTÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

Conforme as melhores práticas relacionadas à gestão de Tecnologia da Informação (TI), qualquer instituição, pública ou privada, para que possa realizar uma gestão eficiente dos recursos de TI, deve possuir um planejamento no qual estejam relacionadas todas as metas da instituição associadas às ações que a área de TI deverá desenvolver. Nesse sentido, desde o biênio 2010/2011 a ANAC o adota Plano Diretor de Tecnologia de Informação (PDTI) como instrumento de planejamento para as ações de TI, e em 2016 avançou com a construção do Plano Estratégico de TI (PETI – 2016/2019).

O alinhamento estratégico foi mantido com o processo de transformar a estratégia de negócio da ANAC em estratégia de TI. Essa integração habilita a TI a organizar os seus processos, determinar os investimentos e recursos humanos em TI, orientados, via de regra, pelas estratégias organizacionais. Nesse sentido, o PETI e o PDTI foram elaborados em total aderência ao Planejamento Estratégico Institucional (2015–2019), com as devidas adequações necessárias ao alinhamento com as especificidades legais e técnicas da área, bem como as diretrizes da Diretoria.

Saiba mais:

O PETI 2016/2019 pode ser acessado pelo link <http://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/PETI20162019Verso1.pdf>

O Plano Diretor de TI – PDTI 2016/2017 pode ser acessado pelo link <http://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/PDTI20162017Verso11INTERNET.pdf>

Comitê de Tecnologia da Informação

O Comitê de Tecnologia da Informação é composto pelos superintendentes da ANAC, tanto da área finalística quanto da área meio. Quando necessário, indicam representantes para discutir assuntos específicos. Em 2017, o Comitê realizou 3 (três) reuniões, sendo 2 (duas) ordinárias e 1 (uma) em caráter extraordinário. Abaixo apresentam-se as questões que foram deliberadas pelo Comitê:

- Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2018-2019;
- Critérios de Priorização a serem aplicados quando da ordenação do portfólio de necessidades do PDTI 2018/2019;
- Processo de elaboração do PDTI 2008/2019;
- Portaria dos Gestores e ponto focal de TI;
- Definição das próximas fases relativas ao projeto de Governança de Informações Digitais tendo como foco os seguintes macroprocessos: Aeronaves, Aeronautas e Empresas Aéreas;
- Revisão do Plano Diretor de TI 2016/2017, relativamente ao portfólio a ser executado em 2017;
- Proposta de métrica para aferição dos projetos de desenvolvimento;
- Proposta de "Portaria Identificação de Soluções Corporativas";
- Minuta de Portaria STI – Padrões tecnológicos e Recomendações para as soluções departamentais;
- Aprovação de mudanças nos Projetos previstos no Plano Diretor de TI.

Nas reuniões ordinárias do Comitê também são apresentados os resultados parciais do PDTI e o

andamento dos projetos mais importantes, permitindo assim que a ANAC, por meio de seu Comitê, possa acompanhar o andamento do plano.

PDTI 2016/2017 – Principais Resultados

O portfólio de projetos de TI contemplou 170 projetos técnicos para execução em 2016/2017. Ao longo de sua vigência, 59 projetos tiveram sua execução cancelada ou paralisada, resultando em um portfólio de 101 projetos a executar.

Da análise do portfólio, verifica-se que, dos 26 projetos com conclusão prevista para o exercício de 2016 todos foram concluídos. Para o exercício de 2017, 52 projetos foram concluídos, resultando em um índice de conclusão de 77,23% dos projetos do PDTI.

Os projetos foram distribuídos por categoria, de acordo com as características técnicas. Dos 101 projetos considerados no escopo, 18 estão relacionados a contratações corporativas, 10 dizem respeito a contratações departamentais, 20 tratam de desenvolvimento de *softwares* e 53 projetos tratam de aspectos estruturantes de TI.

Principais Avanços

Com base em todo o exposto, pode-se afirmar que, a despeito dos desafios e dificuldades surgidos ao longo do biênio 2016 – 2017, grandes avanços foram alcançados e contribuíram sobremaneira no crescimento do processo de maturidade das práticas de governança de TI. Nesse ponto, faz-se premente observar os esforços envidados pela equipe da STI, não só os profissionais do quadro permanente, mas também os colaboradores vinculados aos contratos de prestação de serviços de TI.

Outra questão que se entende relevante, sob o aspecto da maturidade em governança de TI, a cada biênio a Agência participa do ciclo de avaliação em governança de TI, promovido pelo Tribunal de Contas da União. O quadro abaixo apresenta as duas últimas avaliações obtidas:

iGovTI 2014		iGovTI 2016		
	Nota	Nível de Capacidade	Nota	Nível de Capacidade
Dimensões avaliadas	0,45	Básico	0,62	Intermediário

Como se pode perceber, houve um relevante avanço no desempenho da Agência de modo que em 2016 avançou-se para o patamar “intermediário”. Essa questão se deve, entre outros, à implementação de diversas melhorias que perpassam aspectos estruturantes como o aprimoramento da gestão dos contratos de TI, a implementação de ferramentas de apoio à fiscalização dos contratos de TI, o fortalecimento do escritório de projetos de TI, à ampla participação da Alta Administração e do Comitê de TI nos processos relativos à governança e gestão de TI, a adoção de metodologia estruturada de gestão de projetos e de desenvolvimento de soluções.

Entre as evoluções afetas ao desenvolvimento de soluções destacam-se o aprimoramento da gestão das receitas da Agência, implantação do novo portal da Agência na internet, a definição da arquitetura para microsserviços. Quanto aos projetos estruturantes, destaca-se a alteração do modelo de contratação de serviço de desenvolvimento de soluções (fábrica de *software*), agora segmentado em novos sistemas e sustentação, o que permitiu um considerável aumento na capacidade operacional da contratada e, conseqüentemente, mais sistemas aprimorados e desenvolvidos.

No que tange ao parque tecnológico, importantes contratações foram realizadas, a saber: contratação de *wi-fi* corporativo que padronizou a infraestrutura de rede sem fio da Agência, a aquisição de equipamentos de rede Switch que ampliou sobremaneira a capacidade e a velocidade de transmissão de dados, minimizando sobremaneira as interrupções de serviços de TI. No campo do relacionamento com o usuário de TI a implantação do Portal de Serviços e TI permitiu melhor organização do acesso aos serviços de tecnologia da informação e também otimizou a extração de dados e reduziu o tempo de atendimento das demandas, fator refletido nos avanços obtidos na avaliação dos usuários durante a pesquisa de satisfação realizada em 2017.

9.5 - CONTROLE INTERNO

A ANAC conta com unidade de Auditoria Interna independente, que tem por missão o aperfeiçoamento do controle interno implantado na ANAC, agregando valor às práticas administrativas, particularmente às relacionadas à gestão de risco e à governança corporativa. No exercício de 2017, foram realizadas 27 ações de auditoria, que produziram 284 recomendações. Tais recomendações são acompanhadas pela Auditoria Interna e reportadas constantemente à Diretoria nas Reuniões de Gestão.

Do ponto de vista do controle externo, a ANAC recebeu 14 demandas do Tribunal de Contas da União (TCU) e 5 da Controladoria-Geral da União (CGU), todas atendidas no prazo. O quadro a seguir discrimina essas demandas:

QUADRO 5: DEMANDAS DO TCU E DA CGU

Fonte: ANAC

TCU		Demandas
Auditorias		-
Diligências		4
Comunicações		6
Pedidos de Informações/Requisições		4
CGU		Demandas
Auditorias		1
Diligências		-
Comunicações		3
Pedidos de Informações/Requisições		1

10

ANEXO



10 - ANEXO

ANEXO 1

QUADRO - AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DE 2017

Fonte: ANAC.

AUDIÊNCIA PÚBLICA	ASSUNTO	Nº DE CONTRIBUIÇÕES
Nº 1/2017	Proposta de resolução que dispõe sobre o credenciamento de examinadores pilotos pela ANAC.	22
Nº 2/2017	Proposta de regulamentação dos critérios para a divulgação pela ANAC dos dados de tarifas aéreas comercializadas registrados em atendimento à Resolução nº 140, de 9 de março de 2010.	11
Nº 3/2017	Proposta de resolução que altera o Programa iBR2020 - Programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte.	2
Nº 4/2017	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), intitulado "Certificação: operadores regulares e não-regulares".	3
Nº 5/2017	Proposta de edição de resolução que estabelece as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização.	Em fase de análise
Nº 6/2017	Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 23 (RBAC nº 23).	Em fase de análise
Nº 7/2017 (1 sessão presencial)	Proposta de edição de resolução que dispõe sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis.	240
Nº 8/2017	Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61), intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos".	Em fase de análise
Nº 9/2017	Propostas de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 155 (RBAC nº 155), intitulado "Helipontos", e de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154 (RBAC nº 154), intitulado "Projeto de Aeródromos".	Em fase de análise
Nº 10/2017	Propostas de edição de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 119 (RBAC nº 119), intitulado "Certificação: operadores regulares e não-regulares", e 145 (RBAC nº 145), intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico".	25
Nº 11/2017	Proposta de resolução que trata da 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão - RPC dos Aeroportos Internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos, no que tange à determinação das taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais dos respectivos Contratos, mediante a alteração da Resolução nº 355, de 17 de março de 2015.	1

Nº 12/2017	Proposta de resolução que altera a Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, exclusivamente em relação ao procedimento de análise dos pedidos de revisão extraordinária dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal.	Em fase de análise
Nº 13/2017	Propostas de atos que tratam da 1ª Revisão dos Parâmetros de Concessão dos Aeroportos Internacionais de Brasília, Guarulhos e Viracopos, no que tange à determinação dos Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS e à metodologia de cálculo do fator Q, mediante a alteração dos Contratos de Concessão e da Resolução nº 372, de 15 de dezembro de 2015.	Em fase de análise
Nº 14/2017	Proposta de alteração da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013.	Em fase de análise
Nº 15/2017	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana".	Em fase de análise
Nº 16/2017	Proposta de resolução que trata da 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão - RPC dos Aeroportos Internacionais de Guarulhos, Viracopos e Brasília, no que tange à determinação do fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários para os anos de 2018 a 2022 dos respectivos Contratos de Concessão.	Em fase de análise
Nº 17/2017	Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61), intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos".	11
Nº 18/2017	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 (RBAC nº 90), intitulado "Requisitos para Operações Especiais de Aviação Pública".	Em fase de análise
Nº 19/2017	Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154 (RBAC nº 154), intitulado "Projeto de aeródromos".	Em fase de análise
Nº 20/2017	Proposta de alteração da Resolução nº 342, de 9 de setembro de 2014.	Em fase de análise
Nº 21/2017	Propostas de resolução que estabelece requisitos para a aceitação de sistemas digitais de informação como ferramenta oficial para registro, guarda e consulta de informações por regulados da ANAC, e de resolução que estabelece e normatiza os procedimentos para confecção, emissão e preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras, em substituição à Instrução de Aviação Civil 3151.	69
Nº 22/2017	Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 142 (RBAC nº 142).	Em fase de análise
Nº 23/2017	Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 34 (RBAC nº 34), intitulado "Requisitos para Drenagem de Combustível e Emissões de Escapamento de Aviões com Motores a Turbina".	Sem contribuições
Nº 24/2017	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60), intitulado "Requisitos para Qualificação e Uso de Dispositivos de Treinamento para Simulação de Voo".	Em fase de análise
Nº 25/2017	Proposta de Edição do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 103 (RBAC nº 103), de emendas aos RBACs nºs 01, 61, 91, 141 e 183 e alteração da Resolução nº 377, de 15 de março de 2016.	Em fase de análise

ANEXO 2

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS – CONGRESSO NACIONAL		
COMISSÃO	TEMA	CONVIDADOS
Comissão Mista – Medida Provisória nº 752/2016 – 08/03/2017	Prorrogação e Relicitação dos Contratos de Parceria (Renovação de Concessão)	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil Secretaria Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (Declinou do convite) Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO
Comissão Mista – Medida Provisória nº 752/2016 – 15/03/2017	Prorrogação e Relicitação dos Contratos de Parceria (Renovação de Concessão)	URIEL DE ALMEIDA PAPA - Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União - TCU JOSÉ ELAERES MARQUES TEIXEIRA - Subprocurador-Geral da República e Coordenador da 3ª Câmara de Coordenação e Revisão ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA - Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas da ANTT FERNANDO PAES - Diretor Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários da ANTF ANDERSON MORENO LUZ - Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento do Ministério de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS - Secretário Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República
Comissão Mista – Medida Provisória nº 752/2016 – 16/03/2017	Prorrogação e Relicitação dos Contratos de Parceria (Renovação de Concessão)	LUIZ ANTÔNIO FAYET - Consultor de Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA NELSON COSTA - Representante da Organização das Cooperativas Brasileiras - OCB JOSÉ FELINTO - Presidente da Confederação Nacional dos Usuários de Transporte - CONUT LUIZ HENRIQUE BALDEZ - Presidente da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga - ANUT e representante da Confederação Nacional da Indústria - CNI PRISCILA SANTIAGO - Coordenadora de Economia da Confederação Nacional do Transporte - CNT

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS – CÂMARA DOS DEPUTADOS		
COMISSÃO	TEMA	CONVIDADOS
<p>Comissão de Defesa do Consumidor (CDC) 18/07/2017</p> <p>REQ 130/2017, dos deputados Rodrigo Martins, Severino Ninho, Chico Lopes e Welinton Prado e ao REQ 129/2016, dos deputados Celso Russomano, Bruno Covas, Chico Lopes, Eli Corrêa Filho, João Fernando Coutinho, José Carlos Araújo, Marcos Rotta, Ricardo Izar, Sérgio Brito e Weliton Prado</p>	<p>Resolução nº 400/2016 da ANAC, de 13/12/16, que permite a venda de franquia de bagagem de forma separada da passagem aérea</p>	<p>JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Diretor-Presidente da Agência nacional de Aviação Civil - ANAC</p> <p>LUIZ FERNANDO GASPAR COSTA - Procurador da República no Estado São Paulo Representante da 3ª CCR/MPF (Consumidor e Ordem Econômica)</p> <p>ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO - Secretário da Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça</p> <p>EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas - Abear</p> <p>RICARDO FRANCO BOTELHO - Representante do Comitê de Regulação do Instituto Brasileiro de Estudos de Concorrência, Consumo e Comércio Internacional – IBRAC</p>
<p>Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço (CDEICS)</p> <p>03/05/2017 REQ 96/2017, do Deputado Lucas Vergilio</p>	<p>Audiência Pública para debater a possibilidade de autorização legal para que grupos estrangeiros detenham até 100% do capital de empresas aéreas brasileiras</p>	<p>MAURÍCIO QUINTELLA LESSA, Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA;</p> <p>MARX BELTRÃO, Ministro de Estado do Turismo - MTUR;</p> <p>VINÍCIUS LUMMERTZ, Presidente do Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR e representante do Ministério do Turismo - MTUR;</p> <p>CARLOS EBNER, Diretor da International Air Transport Association - IATA;</p> <p>EDUARDO SANOVICZ, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR;</p> <p>LUIZ SÉRGIO DE ALMEIDA DIAS, Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil - FENTAC/CUT;</p> <p>LUIZ DA ROCHA CARDOSO, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários - SNA;</p> <p>JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA, Diretor da Secretaria Extraordinária de Relações Institucionais do Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA;</p> <p>FRANCISCO LEMOS, Presidente do Sindicato dos Aeroportuários - SINA;</p> <p>PEDRO AZAMBUJA, Presidente do Sindicato das Empresas de Administração Aeroportuária - SINEAA.</p> <p>TARCÍSIO GARGIONI, Vice-Presidente Comercial & Marketing da Avianca do Brasil - AVIANCA;</p> <p>ALBERTO FAJERMAN, Diretor - Executivo de Relações Institucionais e Comunicação Corporativa da Gol Linhas Aéreas Inteligentes - GOL;</p> <p>PATRÍZIA XAVIER, Diretora de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. - AZUL;</p> <p>ROGÉRIO LEMOS PASSOS MARTES, Advogado da LATAM AIRLINES.</p>

<p>Comissão de Viação e Transportes (CVT) 16/05/2017 REQ 188/2017 dos Deputados Vanderlei Macris e Eli Corrêa Filho</p>	<p>Abertura de acessos ao aeroporto internacional de Guarulhos/SP</p>	<p>Sr. DARIO RAIS LOPES - Secretário Nacional de Aviação Civil, representando o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil (confirmado);</p> <p>Sr. JOÃO MÁRCIO JORDÃO - Diretor de Gestão Operacional e Navegação Aérea, representando o Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO; (confirmado)</p> <p>Sr. GUSTAVO FIGUEIREDO - Diretor-Presidente da GRU Airport;</p> <p>Sra. CRISTIANE AYRES CONTRI - Diretora do Departamento e Planejamento da Secretaria de Transportes e Trânsito do Município de Guarulhos/SP (confirmada).</p>
<p>Comissão de Viação e Transportes (CVT) 23/05/2017 REQ 205/2017 do Deputado Laudívio Carvalho</p>	<p>Discutir os voos comerciais no aeroporto da Pampulha</p>	<p>DARIO RAIS LOPES - Secretário Nacional de Aviação Civil, representando o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil; (confirmado)</p> <p>JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Diretor na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;</p> <p>Prefeito ALEXANDRE KALIL - Prefeitura de Belo Horizonte/MG;</p> <p>ANTÔNIO CLARET DE OLIVEIRA - Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO;</p> <p>EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR;</p> <p>PAULO CÉSAR DE SOUZA RANGEL - Presidente da BH Airport Concessionária do Aeroporto internacional de BH; (confirmado)</p> <p>MARCELO GARCIA - Gerente Geral de Planejamento de Linhas e CCO da AVIANCA; (confirmado)</p> <p>MARCELO BENTO - Diretor de Planejamento da AZUL Linhas Aéreas Brasileiras; (confirmado)</p> <p>ALBERTO FAJERMAN - Vice-Presidente de Relações Institucionais, representando o Presidente da GOL Linhas Aéreas; (confirmado)</p> <p>SANDRO ROBERTO LOPES SOUZA - Gerente de Projetos e Assuntos Regulatórios, representando a LATAM Airlines; (confirmado)</p> <p>JULIANA CATALDO - Representante da Associação Pró Civitas.</p>
<p>(CANCELADA)</p> <p>Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional Amazônia (CINDRA) REQ 111/2017 do Deputado José Geraldo subscrito pelos Dep Janete Capiberibe, Júlia Marinho e Remídio Monai</p>	<p>Debater sobre o PDAR</p>	<p>Sr. DARIO RAIS LOPES - Secretário Nacional de Aviação Civil, representando o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil.</p>

<p>Comissão de Viação e Transportes (CVT) 28/06/2017 REQ 211/2017 dos Deputados Altineu Côrtes e Marinha Raupp</p>	<p>Situação do Programa Federal de Aeroportos Regionais, inserido no Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.</p>	<p>DARIO RAIS LOPES - Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, representando o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil;</p> <p>GEORGE ALBERTO DE AGUIAR SOARES - Secretário de Orçamento Federal;</p> <p>OTTO LUIZ BURLIER - Diretor de Rodovias, Ferrovias, Hidrovias, Portos e Aeroportos, representando o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;</p> <p>DELMO PINHO - Subsecretário do Estado de Transportes do Rio de Janeiro;</p> <p>KLEBER FERREIRA DE MENEZES - Vice-Presidente do Conselho Nacional dos Secretários de Transportes - CONSETRANS;</p> <p>EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR;</p> <p>FLÁVIO PIRES - Diretor Geral, representando a Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG;</p> <p>DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Diretor-Geral do Conselho da Associação Brasileira de Táxi-Aéreo e Oficinas de Manutenção;</p> <p>TIAGO ROSA DA SILVA - Diretor da Secretaria de Relações Sindicais e Associações Profissionais de Aeronautas, representando o Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA;</p> <p>ALLISSON CLEYTON DA SILVA - Gerente Administrativo, representando o Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo - SNETA.</p>
<p>Comissão de Legislação Participativa (CLP) 27/09/2017 REQ 146/2017 CLP, da Deputada Flávia Moraes e ao REQ 261/2017 CTASP, do Deputado André Figueiredo</p>	<p>Debater a Resolução nº 400 da ANAC, de 13.12.16, que permite a venda de franquia de bagagem de forma separada da passagem aérea e dá outras providências</p>	<p>CRISTIAN VIEIRA DOS REIS - Gerente Acompanhamento de Mercado da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos da ANAC;</p> <p>FERNANDO MARTINS DE FREITAS - Membro Consultor da Comissão Especial de Defesa do Consumidor do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB;</p> <p>EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR.</p>
<p>Comissão de Viação e Transportes (CVT) 28/09/2017 REQ 234/2017 do Deputado Vanderlei Macris</p>	<p>Debater a informação de que o Consórcio Aeroportos Brasil, administradora do Aeroporto de Viracopos, devolverá a concessão para o governo Federal</p>	<p>ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil;</p> <p>TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Secretário de Coordenação de Projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI);</p> <p>ANDRÉ LUIZ DE CAMARGO VON ZUBEN - Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Social e Turismo, representando o Prefeito de Campinas;</p> <p>GUSTAVO MÜSSNICH - Diretor Presidente da Aeroportos Brasil Viracopos (ABV);</p> <p>LUIZ FERNANDO CASAGRANDE PEREIRA - Advogado da Administração da Aeroportos Brasil Viracopos.</p>
<p>COMISSÃO ESPECIAL PL 2303/15 - BANCO CENTRAL REGULAR MOEDAS VIRTUAIS 10/10/2017 REQ 5/2017 do Deputado Áureo</p>	<p>Sobre "Planos de Fidelização e seus impactos juntos aos consumidores"</p>	<p>ALEX MALFITANI - CFO da Azul Linhas Aéreas e Head do Programa TudoAzul (AZUL);</p> <p>IVAN BONFANTI - Gerente de Relações Institucionais da Smiles (GOL);</p> <p>MANUELA DE CARVALHO SANCHES - Diretora Jurídica da LIVELO;</p> <p>OTÁVIO ARAÚJO - Diretor da Associação Brasileira das Empresas do Mercado de Fidelização - ABEMF;</p> <p>RONALD DOMINGUES - Diretor de Finanças e Relações Institucionais da Multiplus Fidelidade (LATAM).</p>

<p>Comissão de Viação e Transportes (CVT) 25/10/2017 REQ 267/2017 do Deputado João Rodrigues</p>	<p>Esclarecimentos sobre a grande demora na análise de processos envolvendo a inclusão de cooperativas de transporte aéreo no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, nº 91</p>	<p>Senhor JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).</p>
<p>Comissão de Defesa do Consumidor (CDC) 31/10/2017 REQ 191/2017 do Deputado César Halum, subscrito pelo Deputado João Fernando Coutinho</p>	<p>Discussão do fim da franquia de bagagem aérea</p>	<p>RICARDO CATANANT - Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da ANAC (Confirmado); EDUARDO SANOVICZ, Presidente da ABEAR (Confirmado); ARTHUR LUÍS MENDONÇA ROLLO, Secretário da SENACON (Confirmado); MARIA EMÍLIA MORAES DE ARAÚJO, Procuradora Regional da República, representante da 3ª CCR/MPF (Confirmada).</p>
<p>Comissão de Viação e Transportes (CVT) 22/11/2017 REQ 242/2017 do Deputado João Rodrigues e Wilson Beserra e REQ 258/2017 Deputado Hélio Leite, Aliel Machado, Raquel Muniz e Diego Andrade</p>	<p>DEBATER SOBRE COBRANÇA POR BAGAGEM DESPACHADA</p>	<p>RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA - Diretor Substituto de Serviços Aéreos Domésticos da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), representando o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; RICARDO BISINOTTO CATANANT, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), representando a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; MARIA EMÍLIA MORAES DE ARAÚJO - Procuradora Regional da República do Ministério Público Federal - MPF; LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - Membro da Comissão Especial de Defesa do Consumidor do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB; ANTÔNIO ERIVALDO SALES - Superintendente de Aeroportos da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO; EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR; EDUARDO BERNARDES - Vice-Presidente Comercial da GOL Linhas Aéreas; GISLAINE ROSSETI, Diretora Sênior de Relações Institucionais da LATAM Airlines Brasil; TARCÍSIO GARGIONI, Vice-Presidente Comercial e Institucional da AVIANCA Brasil; PATRIZIA XAVIER, Diretora de Relações Institucionais - representando a Azul Linhas Aéreas Brasileiras; IGOR RODRIGUES BRITTO, Advogado, representando o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - IDEC.</p>

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS – SENADO FEDERAL

COMISSÃO	TEMA	CONVIDADOS
(ADIADA) Comissão de Desenvolvimento Regional (CDR) 17/05/2017 RDR 5/2017 da Senadora Fátima Bezerra e RDR 23/2017 do Senador Jorge Viana	Apresentar as ações da pasta do Ministério do Turismo para os próximos dois anos e debater a abertura de 100% do capital das companhias aéreas brasileiras ao investimento estrangeiro.	Sr. MARX BELTRÃO - Ministro do Turismo.
Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC) 17/05/2017 RTG 2/2017, do Senador Ataídes Oliveira	Discutir a Resolução da ANAC que permite às companhias aéreas cobrar pelo despacho de bagagem dos passageiros	Sr. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Sr. IGOR RODRIGUES BRITTO - Advogado do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – IDEC; Sr. EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR; Sr. CARLOS EBNER – Diretor da International Air Transport Association – IATA; MATHEUS SCHUCH - Representante da Associação Nacional em Defesa dos Direitos dos Passageiros do Transporte Aéreo – ANDEP.
Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT) 16/08/2017 RCT 6/2017 do Senador Otto Alencar	Debater assuntos da Aeronáutica e discussão do Programa Espacial Brasileiro	NIVALDO LUIZ ROSSATO - Tenente-Brigadeiro Comandante da Aeronáutica.
(CANCELADA) Comissão de Desenvolvimento Regional (CDR) 16/08/2017 RDR 18/2017 da Senadora Lídice da Mata	Debater a nova Política de Cobrança de Bagagens	SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - ANAC; SR. EDUARDO SANOVICZ - ABEAR; SR. ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO - Secretário Nacional de Defesa do Consumidor do Ministério da Justiça.

<p>Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) 22/08/2017 RQI 40/2017 do Senador Acir Gurgacz</p>	<p>Instruir o PRS 55/2015, que "fixa alíquota máxima para cobrança do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transportes Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incidente nas operações internas com querosene de aviação"</p>	<p>ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;</p> <p>Representante - Secretaria da Tributação do Estado do Rio Grande do Norte;</p> <p>MAURO RICARDO MACHADO COSTA - Secretário de Estado da Fazenda do Estado do Paraná;</p> <p>JULIANO NOMAN - Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;</p> <p>EDUARDO SANOVICZ – Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR;</p> <p>ALEXANDRE BARRETO DE SOUZA - Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.</p>
<p>Comissão de Desenvolvimento Regional (CDR) 27/09/2017RDR 18/2017 e RDR 36/2017 da Senadora Lídice da Mata</p>	<p>Debater a nova Política de Cobrança de Bagagens</p>	<p>Sr. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;</p> <p>Sr. EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas – ABEAR;</p> <p>Sr. ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO - Secretário Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça – SENACON;</p> <p>Sr. ÂNGELO DUARTE - Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência – SEAE.</p>



ANAC

AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 - Brasília/DF - Brasil
Fale com a ANAC: 163

www.anac.gov.br