

2012

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)

DIRETORES EM EXERCÍCIO

Diretor-Presidente: Marcelo Pacheco dos Guaranys

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

Diretor de Aeronavegabilidade: Claudio Passos Simão

Diretor de Regulação Econômica: Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Elaboração:

Superintendência de Planejamento Institucional (SPI)

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Edição, projeto gráfico-visual e diagramação:

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Relatório de Atividades da ANAC 2012 Online

Acesse www.anac.gov.br/arquivos/pdf/relatorio2012

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

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

127 p.

Bibliografia: p. 122-127.

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

CDD 22 - 352.805

2012

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

SUMÁRIO

Mensagem da Diretoria	7
1 Apresentação	13
1.1 Conheça a ANAC	13
1.2 Breve retrospectiva – a ANAC em 2012	19
2 Gestão	25
2.1 Programa de Fortalecimento Institucional (PFI)	25
2.2 Reformulação da estrutura organizacional da ANAC	27
2.3 Concurso público	28
2.4 Premiação no Concurso Inovação da ENAP	29
3 Relacionamento com a Sociedade	33
3.1 Atendimento ao usuário	37
3.2 Divulgação dos percentuais de atrasos e cancelamentos de voos	41
3.3 Principais eventos	42
3.4 A ANAC e o Poder Legislativo	44
3.5 Ampliação de rotas e frequências internacionais	45
3.6 Representação internacional da ANAC em 2012	50
3.7 Cooperação internacional	53
3.8 Seminário sobre os 10 anos de liberdade tarifária no transporte aéreo doméstico	56
4 Fiscalização	61
4.1 Operações especiais	61
4.2 Vigilância Continuada	62
4.3 Segurança do transporte aéreo: <i>Safety e Security</i>	63
4.4 Redução da média móvel de acidentes aéreos	65
4.5 Sistema Decolagem Certa (DCERTA)	65
4.6 Sistema BIMTRA	67
4.7 Sistema de emissão e controle de autorização de voo (SIAVANAC)	67
4.8 Sistema eletrônico de registro de voo	68
4.9 Manutenção dos programas de segurança operacional	68
4.10 Programa de inspeções de segurança operacional em rampa	71
4.11 Monitoramento das operações de serviços aéreos	71
5 Certificação	75
5.1 Serviços aéreos especializados – operações aeroagrícolas	75
5.2 Certificação dos profissionais da aviação civil	76
5.3 Transporte de artigos perigosos	83
5.4 Aeronavegabilidade	83
5.5 Frota de aeronaves registradas	84
5.6 Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)	87

6 Regulação e Normatização	91
6.1 Segurança Operacional	92
6.2 Aeronavegabilidade	93
6.3 Infraestrutura Aeroportuária	95
6.4 Security	97
6.5 Regulação econômica do setor aéreo	98
7 Concessões de aeroportos	105
8 Sustentabilidade	113
8.1 Combustíveis alternativos na aviação civil	113
8.2 Proteção ambiental na aviação civil: emissões de gases de aeronaves com motores a turbina	114
8.3 Proteção ambiental: requisitos de certificação de ruído para aeronaves	115
8.4 Ação Civil Pública sobre ruído em Fortaleza - Comitê ANAC/DECEA – GT VII: ruído	117
8.5 A Rede Ambiental e a articulação com outros órgãos da Administração Pública	118
9 REFERÊNCIAS	122

Mensagem da Diretoria

REALIZAÇÕES E DESAFIOS DE 2012

Ao longo de 2012, avançamos decisivamente para o desenvolvimento do País e continuamos a mostrar nossa capacidade de transformar desafios em realidade. Superamos a marca de 100 milhões de passageiros transportados, com 101,4 milhões de contratos de serviços de transporte aéreo doméstico e internacional. Enquanto o crescimento médio anual do setor tem sido de 12%, a tarifa aérea média ficou no patamar de R\$ 293,5, valor 43% inferior ao preço médio praticado há uma década. No mesmo período, o custo por quilômetro voado caiu 57%, também na comparação com 2002. Mantivemos, ainda, a terceira posição entre as maiores indústrias aeronáuticas do mundo, tanto em fabricação como em exportação de produtos aeronáuticos.

Nesse mesmo ano emitimos 46 resoluções normativas e publicamos 140 decisões, 2.929 portarias e 11 instruções normativas e fiscalizamos 21% além do previsto, com 19.827 itens relativos à segurança operacional, infraestrutura aeroportuária, regulação econômica e aeronavegabilidade.

Consolidamos o processo de concessão da infraestrutura aeroportuária à iniciativa privada, com a realização do leilão e a assinatura dos contratos de concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (Campinas - SP) e Brasília (DF). Com esse grande passo, temos cumprido a missão de gerir e fiscalizar grandes contratos, com reflexos que já começam a ser sentidos na melhoria da qualidade da prestação do serviço de transporte aéreo e, conseqüentemente, na vida da população.

Levamos ao debate público, com objetivo de democratizar nossas decisões, diversos temas de imensa relevância à sociedade, como: a acessibilidade ao transporte aéreo das pessoas com necessidade de atendimento especial; o novo regulamento de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita; o repasse de dados dos passageiros de voos internacionais pelas empresas aéreas nacionais e estrangeiras aos sistemas da Polícia Federal; a alteração dos regulamentos que tratam da certificação de centros de instrução da aviação civil, entre outros.

Em relação à segurança operacional, nossa principal atribuição, destacamos o bom desempenho da aviação regular, em 2012, com indicadores abaixo da meta máxima estabelecida pela OACI, que era de 0,84% acidentes por um milhão de decolagens, e da própria ANAC, que, nos mesmos critérios, era de 0,61% acidentes por um milhão de decolagens. Nosso resultado em 2012 foi de 0,21% acidentes por um milhão de decolagens.

Concomitantemente aos grandes projetos e à necessidade de dar continuidade a suas ações de regulação, fiscalização e certificação, a diretoria da ANAC aprovou, em setembro de 2012, uma significativa mudança regimental e

em novembro lançou o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI). A partir desse programa, nos dedicamos a avançar em diversos aspectos, aprimorando continuamente os processos organizacionais da Agência com bases estruturantes, ou seja, permanentes e sustentáveis, reforçando a gestão estratégica, ampliando a integração entre as unidades organizacionais, aperfeiçoando metodologias de gestão e buscando, sobretudo, a valorização dos recursos humanos.

Nessa mudança, criamos a Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) para concentrar as ações relativas ao recurso mais nobre da ANAC: seus servidores. Realizamos ainda um novo concurso, e a partir de 2013 contaremos com mais 170 servidores para integrar nosso quadro funcional.

Criamos, ainda, uma Gerência Geral de Ação Fiscal (GGAF), cujo principal objetivo é coordenar e executar operações especiais, ações de inteligência e fiscalização, com vistas a aumentar, cada vez mais, a segurança no setor e a melhoria da qualidade dos serviços prestados no transporte aéreo. No âmbito dessa gerência, estamos instalando Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) para melhorar a capilaridade da atuação da ANAC, tornando a Agência mais presente e mais perto da sociedade, sobretudo do usuário do transporte aéreo.

Elencamos e iniciamos a execução de 11 projetos prioritários. Cada um deles conta com um diretor patrocinador, um gerente e uma equipe multidisciplinar. Dentre eles, estão a elaboração de Agenda Regulatória da ANAC, a implantação e implementação do PSOE-ANAC nas atividades da Agência e a Gestão da Fiscalização. Outros projetos vão abordar a elaboração da Metodologia de Produção de Normas Finalísticas, o Planejamento e Racionalização da atuação da ANAC em Organismos Internacionais de Aviação Civil e a Melhoria do Atendimento aos Usuários de Serviços Regulados. Finalmente, os projetos também contemplam a elaboração do Plano de Contingência para eventos críticos, o monitoramento da prestação de serviço de transporte aéreo de passageiros e cargas, a otimização da certificação de pessoal da aviação civil e o planejamento e racionalização da atuação da ANAC sobre temas de meio ambiente e gestão da exploração aeroportuária.

Temos também concentrado esforços para aprimorarmos o atendimento aos profissionais da aviação civil com prestação de serviços via Internet, pelos quais é possível solicitar reserva de marcas e agendar vistorias técnicas de aeronaves, obter autorizações de sobrevoo e pouso e consultar e acompanhar processos de aprovação de oficinas de manutenção e de registro e modificação de aeronaves. Além disso, ficou mais fácil encaminhar e imprimir documentos e licenças, bem como fazer o cadastramento de dados, o registro de horas de

voo e o acompanhamento de processos, ampliando a transparência de nossos atos. No esforço da Agência para fazer frente às demandas de habilitação dos aeronautas, alcançamos a informatização de todo o processo, uma solução inovadora que permite a cada interessado obter uma licença da ANAC sem sair de casa, pela rede mundial de computadores. Ainda assim, cientes das dificuldades que ainda enfrentamos, estamos buscando ainda mais eficiência ao elencar o tema ao *status* de projeto prioritário, cujo resultado será torná-lo mais eficaz.

Uma de nossas ações, o projeto “Vitorias de Aeronaves – Centralização do Planejamento e Controle” obteve importante reconhecimento, ficando entre as 10 melhores iniciativas do 16º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal, evento realizado há 15 anos com objetivo de estimular soluções inovadoras em organizações do Governo federal.

Em 2012, a ANAC alcançou a presidência da Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC) e estamos inseridos nas discussões mais relevantes sobre o setor travadas no âmbito dos principais órgãos da aviação civil do mundo. Nossos posicionamentos sobre diversos temas têm sido citados como referência por representantes de outros países, colocando o Brasil na vanguarda da regulação da segurança operacional, evolução da regulação econômica e defesa dos direitos dos passageiros do transporte aéreo.

Ainda no fim de 2012, novos desafios foram colocados à ANAC, quando a presidenta Dilma Rousseff anunciou o “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, com uma nova rodada de concessões, para desestatização dos aeroportos de Galeão (RJ) e Confins (MG), com investimentos da ordem de R\$ 7,3 bilhões em aviação regional, entre outras medidas. Com a desestatização dos aeroportos de Galeão (RJ) e Confins (MG), a ANAC se prepara para gerir mais contratos de concessão e contribuir para a expansão do setor no Brasil.

Se muito foi feito ao longo dos seis primeiros anos da ANAC, nos resta a certeza de que muito mais há para ser desenvolvido e realizado. Essa expectativa é que nos move e nos impulsiona a cumprir nosso maior desafio enquanto regulador: buscar as melhores soluções possíveis mantendo-se o equilíbrio entre os diversos atores do setor e sempre com foco no interesse público.



1 APRESENTAÇÃO

1 Apresentação

1.1 CONHEÇA A ANAC

Sobre a ANAC

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia federal vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Criada por meio da Lei nº 11.182 de 2005, a ANAC iniciou suas atividades em 2006, com a promulgação do Decreto nº 5.731/2006, em substituição ao extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), subordinado ao Comando da Aeronáutica.

Principais atribuições

A ANAC tem como atribuições a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. Entre as principais funções, destacam-se:

1. outorgar concessões de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;
2. regular essas concessões;
3. representar o Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;
4. aprovar os planos diretores dos aeroportos;
5. compor, administrativamente, conflitos de interesse entre prestadores de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (arbitragem administrativa);
6. estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária;
7. contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;
8. regular as atividades de administração e exploração de aeródromos.

Diretoria

O órgão de deliberação máxima da ANAC é a Diretoria Colegiada, composta por cinco diretores, cada qual com mandato de cinco anos. Os diretores são nomeados pelo Presidente da República, após a aprovação do Senado Federal e um deles exerce a função de diretor-presidente.

Legislação relacionada à ANAC

- Lei nº 11.182/2005 – Lei de criação
- Decreto nº 5.731/2006 – Decreto de instalação
- Para mais informações, acesse a seção legislação da página da ANAC na internet: <http://www2.anac.gov.br/legislacao/>

Missão, visão e valores

Missão

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

Visão

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

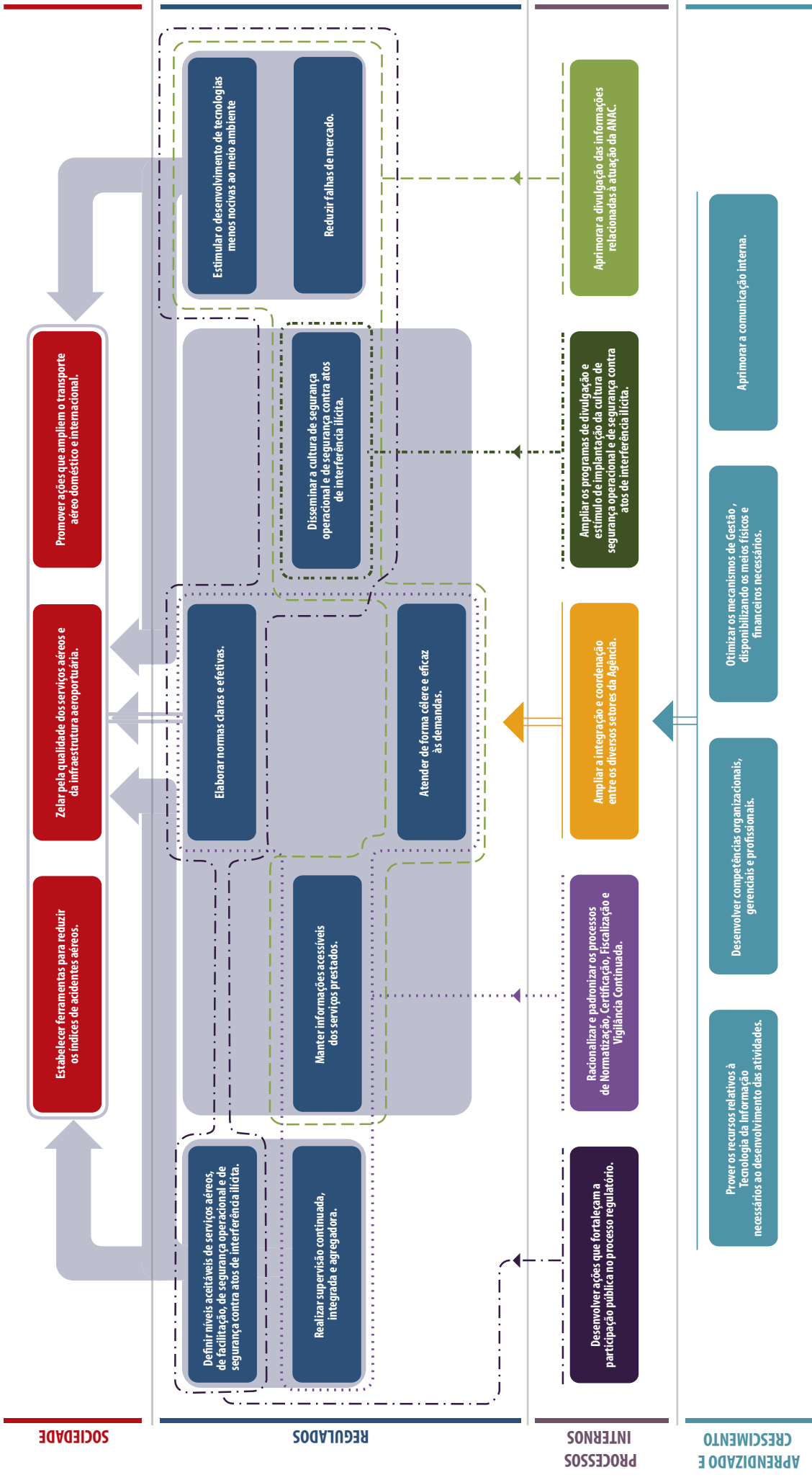
Valores

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

Objetivos estratégicos

Os objetivos estratégicos da ANAC constituem ações prioritárias para o cumprimento da missão institucional da Agência. Estão divididos em quatro esferas de atuação: Sociedade, Regulados, Processos Internos e Aprendizado e Crescimento.

MAPA ESTRATÉGICO DA ANAC



Saiba mais:

Os objetivos estratégicos estão definidos no Planejamento Estratégico da ANAC, disponível no seguinte endereço:

<http://www2.anac.gov.br/arquivos/ANAC%20Planejamento%20Estrategico.pdf>

Onde está a ANAC

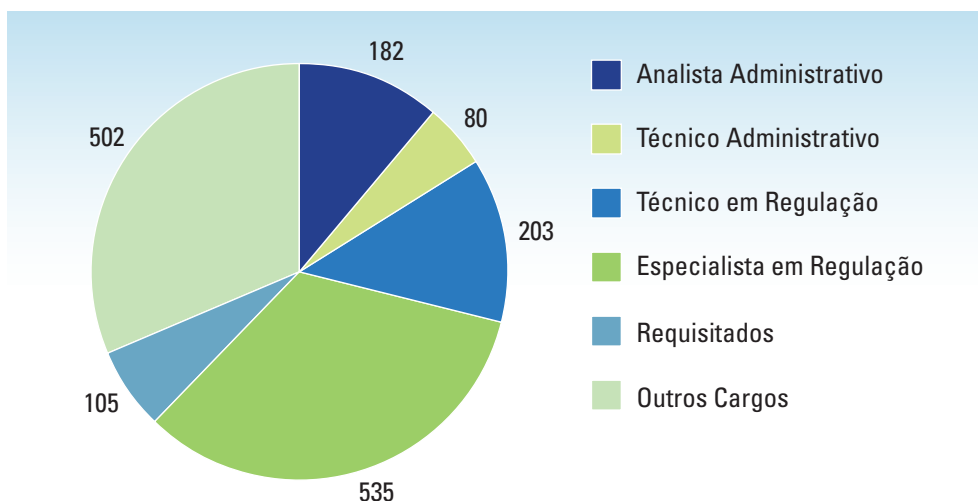
Além da sede e seu anexo próximo ao aeroporto, localizados em Brasília (DF), a ANAC possui Representações Regionais no Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e São José dos Campos (SP). A Agência está presente também nos principais aeroportos brasileiros, por meio dos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC). Atualmente, a ANAC conta com 19 NURAC.

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

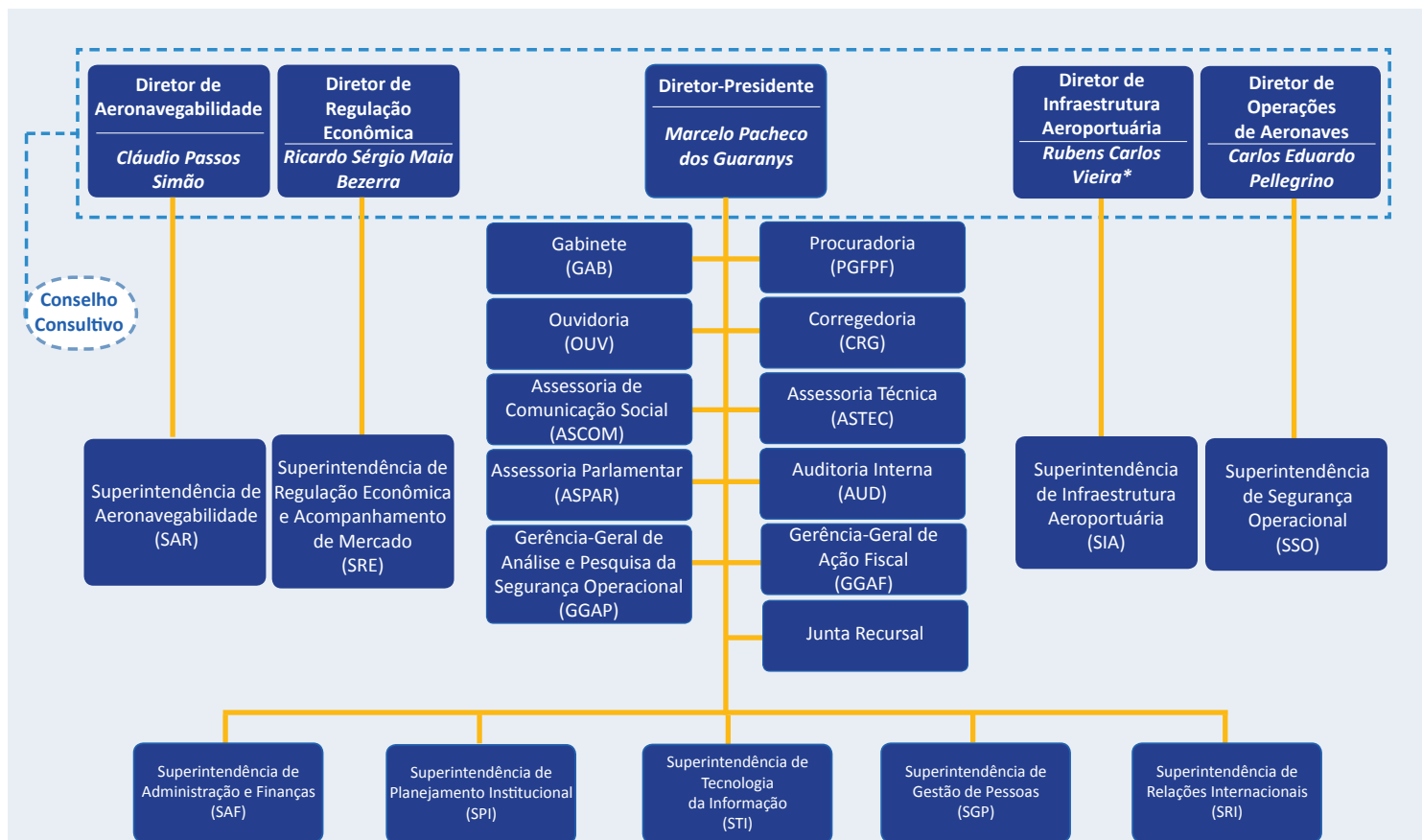


Quem faz a ANAC

A ANAC conta com uma força de trabalho de 1.607 servidores, entre eles efetivos, requisitados e comissionados.



Estrutura organizacional



*Afastamento segundo Despacho nº 12, de 24 de novembro de 2012, publicado no DOU de 26/11/2012

Atualizado em 31/12/2012

Sistema de Aviação Civil

Juntamente com a ANAC, fazem parte do Sistema de Aviação Civil brasileiro o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), do Comando da Aeronáutica, que está à frente da prevenção e investigação de acidentes; o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), do Comando da Aeronáutica, que efetua o controle do espaço aéreo (chamado de controle de tráfego aéreo); e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), que administra aeroportos e é vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

A coordenação dos órgãos do sistema cabe à Secretaria de Aviação Civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa.



Públicos de interesse

- Profissionais da Aviação Civil
- Usuários de transporte aéreo
- Empresas aéreas de transporte de passageiros e de cargas
- Empresas de táxi aéreo
- Operadores aeroportuários
- Aeródromos
- Escolas de aviação civil
- Aeronaves
- Oficinas
- Indústrias

1.2 BREVE RETROSPECTIVA – A ANAC EM 2012**10/01/2012**

Publicada a Resolução nº 213/2012, que tem como objetivo atender a Medida Provisória nº 551/2011, que altera o percentual do Adicional Tarifário (Ataero) incidente sobre as tarifas previstas na Lei nº 6009/73.

31/01/2012

ANAC inaugura unidade de atendimento presencial no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro (RJ).

31/01/2012

Publicadas as resoluções da ANAC nº 215/2012 e nº 216/2012 referentes à metodologia de cálculo do fator X (produtividade) e ao reajuste anual das tarifas aeroportuárias.

03/02/2012

Realizado na sede da BM&FBOVESPA, em São Paulo (SP), o Leilão de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos Internacionais de Brasília (DF), Viracopos (Campinas-SP) e Guarulhos (SP).

16/02/2012

Data de início da Operação Carnaval 2012, realizada até 27 de fevereiro. A ANAC intensificou a sua atuação nos principais aeroportos brasileiros, com reforço na fiscalização e nos serviços de informações aos passageiros.

27/03/2012

ANAC recebe, na sede da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), em Brasília, premiação do Concurso Inovação na Gestão Pública Federal com a iniciativa “Vitorias de Aeronaves – Centralização do Planejamento e Controle”.

18/04/2012

ANAC redistribui 119 dos 227 slots (horários de pousos e decolagens) disponíveis no Aeroporto de Congonhas.

30/05/2012

Abertura do seminário “Aviação Civil e Eventos Esportivos de Grande Porte: Desafios e Soluções”, realizado em 30 e 31/5, no auditório do edifício-sede da ANAC, em Brasília. O objetivo foi discutir o gerenciamento do tráfego aéreo adicional decorrente dos grandes eventos como a Jornada da Juventude 2013, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

04/06/2012

Entra em vigor a Resolução nº 218/2012, que determina que as empresas aéreas de transporte aéreo regular de passageiros divulguem, no momento da venda da passagem, os percentuais de atrasos e cancelamentos de cada voo doméstico e internacional que comercializam.

14/06/2012

Governo assina contratos de concessão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (Campinas-SP).

11/07/2012

ANAC autoriza trabalhos das concessionárias nos aeroportos de Guarulhos (SP) e Viracopos (Campinas-SP).

23/07/2012

ANAC autoriza início dos trabalhos no aeroporto de Brasília (DF).

06/08/2012

Instaurada audiência pública sobre proposta de revisão da Resolução nº 09, de 5 de junho de 2007, que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de Passageiros com Necessidade de Assistência Especial (PNAE).

13/08/2012

ANAC instaura audiência pública para receber contribuições da sociedade sobre nova resolução para o Sistema Decolagem Certa (DCERTA), cujo objetivo é aumentar, ainda mais, o nível de segurança operacional da aviação geral.

29/08/2012

Instaurada audiência pública para debater com a sociedade proposta de resolução que estabelece regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (API) e Registro de Identificação de Passageiros (PNR).

04/09/2012

ANAC reformula sua estrutura interna com o objetivo de fazer frente aos novos desafios do setor de aviação civil, tendo em vista a sua expansão e o considerável aumento do número de usuários do transporte aéreo no país nos últimos anos. Alteração no Regimento Interno da ANAC (Resolução nº. 245/2012).

08/10/2012

Iniciada audiência pública para contribuições às propostas dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) 140, 141 e 147, que propõem nova regulamentação para escolas de aviação civil e aeroclubes.

01/11/2012

Entra em vigor a Resolução da ANAC nº 253/2012, que permite elevar em até mil vezes os valores das multas a serem aplicadas por infrações que causem grave dano à prestação do serviço ou aos usuários.

08/11/2012

Publicada a Resolução nº 254/2012, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108 (RBAC 108). A norma disciplina diversos aspectos relacionados à segurança contra atos de interferência ilícita.

08/11/2012

Assinado termo de adesão do Brasil ao Acordo Multilateral Céus Abertos da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), durante a 20ª Assembleia Ordinária da CLAC em Brasília. O acordo seguiu para a aprovação do Congresso Nacional.

12/11/2012

Por meio da ANAC, o Brasil assume a presidência da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) para o biênio 2013-2014. A eleição do novo Comitê Executivo da entidade ocorreu no encerramento da 20ª Assembleia Ordinária da CLAC, promovida pela ANAC entre os dias 05 e 08 de novembro, em Brasília.

13/11/2012

Aprovada a Resolução nº 255/2012, que trata das regras de repasse de dados dos passageiros de voos internacionais pelas empresas aéreas nacionais e estrangeiras aos sistemas de Informações Antecipadas sobre Passageiros (Advanced Passenger Information – API) e de Registro de Identificação de Passageiros (Passenger Name Record – PNR), administrados pelo Departamento de Polícia Federal (DPF).

14/11/2012

ANAC concede ao Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) certificado operacional provisório (Portaria nº 2.437/2012). O certificado tem validade de 12 meses.

14/11/2012

Concessionária de Viracopos (Campinas-SP) assume operações.

15/11/2012

Concessionária de Guarulhos (SP) assume operações.

20/11/2012

Aprovado o controle societário da Trip pela holding Azul S.A.

21/11/2012

Publicada a Instrução Normativa nº 66/2012 que institui o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI) da ANAC, com o objetivo de aprimorar continuamente os processos organizacionais, de assegurar a modernização da instituição e de direcionar a implantação das diretrizes estratégicas da Agência. No âmbito do PFI da ANAC, merece destaque a criação do Escritório de Projetos para gerenciamento de 11 projetos prioritários definidos em consonância com as diretrizes da Diretoria Colegiada.

23/11/2012

A ANAC monitora e fiscaliza o processo de encerramento das operações da empresa Webjet Linhas Aéreas Econômicas, anunciado por sua controladora, a GOL Linhas Aéreas.

02/12/2012

Realizado o concurso para a contratação de 170 novos servidores: especialistas em regulação, analistas administrativos, técnicos em regulação e técnicos administrativos.

13/12/12

Início da Operação Fim de Ano, com duração de um mês nos aeroportos mais movimentados no período de alta temporada e também naqueles localizados nas cidades-sede da Copa das Confederações.



2 GESTÃO

2 Gestão

As atividades de gestão colaboram de forma decisiva para o cumprimento da missão institucional da ANAC, e seus resultados se refletem nos âmbitos interno (corpo funcional) e externo (sociedade e demais públicos relacionados à aviação civil). As ações de gestão da Agência estão concentradas em diversas áreas, tais como gestão de pessoas, planejamento institucional, comunicação social, tecnologia da informação, auditoria, corregedoria, administração e finanças, assessoria parlamentar, ouvidoria e assessoria técnica.

Com o objetivo de garantir a excelência de suas atividades, a Agência aposta na capacidade das pessoas que compõem o seu corpo funcional e tem buscado adotar as melhores práticas gerenciais.

2.1 PROGRAMA DE FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL (PFI)

Em 2012, a ANAC instituiu o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), voltado para o aprimoramento contínuo de seus processos organizacionais e melhoria da prestação dos serviços da Agência, com mais qualidade e mais eficiência. Objetivos:

- Reforço da Gestão Estratégica
- Fortalecimento da Área Corporativa
- Integração das Iniciativas das Unidades Organizacionais
- Aprimoramento das Metodologias de Gestão
- Incremento na Qualidade dos Serviços
- Uso Intensivo de Tecnologia da Informação
- Valorização de Recursos Humanos



O programa prevê a transferência de mais autonomia às áreas técnicas, com o objetivo de viabilizar respostas de curto prazo, e o fortalecimento da capacitação interna, por meio da implantação de um modelo de gestão de pessoas voltado para a valorização dos servidores e colaboradores. Para tanto, fundamenta-se em três elementos por meio dos quais a Agência deve se fortalecer: instituição do Grupo de Desenvolvimento Institucional – GDI, proposição de novo Modelo de Governança e proposição do novo Modelo de Gestão.

O GDI é formado pelos superintendentes das áreas corporativas, como Superintendência de Administração e Finanças (SAF), Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP), Superintendência de Tecnologia da Informação (STI), e Superintendência de Planejamento Institucional (SPI), que coordena o grupo. Esse grupo tem como principal objetivo atuar como instância de

qualificação metodológica das ações relacionadas à gestão da ANAC, bem como acompanhar e monitorar a implantação do PFI e atuar no sentido de integrar as áreas não finalísticas da Agência em suas iniciativas.

O novo Modelo de Governança instituído pelo PFI atuará sobre o sistema decisório da ANAC, com o objetivo de definir de forma mais precisa os papéis e responsabilidades de cada participante. Com isso, a Diretoria delegará tarefas de cunho mais técnico às superintendências para se concentrar nos assuntos mais relevantes para a Agência como um todo, com maior repercussão na sociedade e com caráter mais estratégico. Espera-se, assim, que as superintendências tenham maior autonomia técnica e mais produtividade em suas atividades. Destaca-se ainda o acompanhamento permanente das ações por parte da Diretoria Colegiada, com o apoio metodológico da SPI.

No novo modelo de gestão da ANAC, o objetivo é fortalecer a atividade de planejamento da Agência. Nesse sentido, foram instituídos Ciclos de Planejamento, entendidos como processos periódicos em que se busca caracterizar a relação entre a Agência e seu cenário externo, analisar o seu cenário interno, definir estratégias e prioridades e pactuar os objetivos institucionais. Para abordar as atividades da Agência de forma global, optou-se por trabalhar com mais foco e com as melhores metodologias na gestão de projetos e de processos, outros dois componentes do modelo de gestão.

Nesse contexto foi criado o Escritório de Projetos para gerenciamento dos 11 projetos prioritários definidos em consonância com as diretrizes da Diretoria Colegiada. Entre as atividades do escritório, destacam-se a capacitação dos gerentes de projetos prioritários, iniciada em 19 de novembro de 2012, o apoio metodológico aos gerentes de projeto e o monitoramento da execução desses projetos.

Projetos Prioritários definidos em 2012

- Elaboração da Agenda Regulatória da ANAC
- Implantação e implementação do PSOE-ANAC nas atividades da Agência
- Gestão da Fiscalização
- Elaboração da Metodologia de Produção de Normas Finalísticas
- Planejamento e racionalização da atuação da ANAC em Organismos Internacionais de Aviação Civil
- Melhoria do Atendimento aos Usuários de Serviços Regulados
- Elaboração do Plano de Contingência para eventos críticos

- Monitoramento da Prestação de Serviço de Transporte Aéreo de Passageiros e de Cargas
- Otimização da certificação de pessoal da aviação civil
- Planejamento e racionalização da atuação da ANAC sobre temas de meio ambiente
- Gestão da Exploração Aeroportuária

2.2 REFORMULAÇÃO DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANAC

A ANAC publicou, em 4 de setembro de 2012, a Resolução nº 245 que alterou dispositivos do seu Regimento Interno. A modificação da estrutura da Agência teve por objetivo fazer frente aos novos desafios do setor de aviação civil, tendo em vista a sua expansão e o considerável aumento do número de usuários do transporte aéreo no País nos últimos anos.

O novo regimento interno da ANAC contemplou a criação de unidades específicas para a coordenação das concessões de aeroportos, análise econômico-financeira dos contratos e acompanhamento dos serviços prestados pelas concessionárias.

Outro destaque do novo regimento interno foi a criação da Gerência-Geral de Ação Fiscal (GGAF), para intensificar as ações de fiscalização da Agência. A GGAF é vinculada diretamente à Diretoria Colegiada e atua em parceria com outros órgãos do Governo federal, tais como Receita Federal e Polícia Federal, em ações de inteligência para coibir possíveis operações ilícitas relacionadas à aviação civil. A GGAF também é responsável pela fiscalização da prestação de serviços ao passageiro e pela coordenação de operações especiais.

Instituiu-se, também, um novo modelo descentralizado de fiscalização, com a criação de Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC), coordenados pela GGAF. Entre as principais atividades desenvolvidas nos núcleos estão as ações fiscais e a vigilância continuada. A nova estrutura entrou em vigor no dia 8 de outubro de 2012.

Saiba mais

Confira o novo Regimento Interno da ANAC:

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

2.3 CONCURSO PÚBLICO

Em 9 de março de 2012, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) autorizou a realização de concurso público para preenchimento de 170 cargos do quadro de pessoal da ANAC. O concurso foi elaborado pelo Centro de Seleção e Promoção de Eventos da Universidade de Brasília (CESPE/UnB), com aplicação de provas em dezembro de 2012.

As vagas foram divididas entre os seguintes cargos:

- 75 vagas para Especialistas em Regulação de Aviação Civil;
- 30 vagas para Analistas Administrativos;
- 45 vagas para Técnicos em Regulação de Aviação Civil; e
- 20 vagas para Técnicos Administrativos.

As 170 vagas foram distribuídas entre a Sede da ANAC, em Brasília (DF), e as Representações Regionais de São Paulo (SP) e do Rio de Janeiro (RJ).

Cabe ressaltar que, segundo a Lei nº 10.871/2004, a ANAC possui 1.555 cargos para provimento por meio de concurso público, dos quais 1.001 estão ocupados e 384 estão disponíveis. Veja a seguir:

Cargo	Cargos Existentes em Lei	Cargos providos	Aprovadas para o Concurso 2012	Vagas disponíveis
Especialista em Regulação de Aviação Civil	722	536	75	111
Técnico em Regulação de Aviação Civil	394	203	45	146
Analista Administrativo	307	182	30	95
Técnico Administrativo	132	80	20	32
Total	1555	1001	170	384

Fontes: Lei nº 10.871/2004 e Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos (SIAPE) em 31/12/2012.

2.4 PREMIAÇÃO NO CONCURSO INOVAÇÃO DA ENAP

Com o projeto “Vitorias de Aeronaves – Centralização do Planejamento e Controle”, a ANAC conquistou a 10ª colocação no 16º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal, promovido pela Escola Nacional de Administração Pública (ENAP).

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

Promovido pela ENAP em parceria com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), o prêmio contou com o apoio da Embaixada da França, da Agência de Cooperação Técnica Alemã – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), da Agência Brasileira de Cooperação (ABC) e da Embaixada Real da Noruega.

Site do Concurso Inovação da ENAP: <http://inovacao.enap.gov.br/>.



3 RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE

3 Relacionamento com a Sociedade

A transparência é um dos princípios norteadores das ações da ANAC. Por essa razão, a Agência oferece diversos canais de comunicação com agentes regulados e usuários do transporte aéreo, que podem auxiliar na regulação e fiscalização dos prestadores de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária. Além disso, a ANAC realiza audiências públicas, inclusive com sessões presenciais, para permitir que a sociedade encaminhe sugestões às principais normas em elaboração pela Agência. Em 2012, foram feitas 28 audiências públicas, para criação de normas sobre diversos assuntos, tais como: sistema de resposta à emergência aeroportuária; critérios de navegação baseada em performance (PBN); informação sobre capacidade operacional e nível de serviço dos aeroportos; acessibilidade ao transporte aéreo de passageiros com necessidade de assistência especial, entre outros.

Regulamentos em audiência pública até o encerramento de 2012:

Regulamentos em audiência pública

Nº	Audiência Pública (AP) / 2012	Início da AP	Resultado
1/12	Proposta de resolução que trata da aplicação do Fator X ao reajuste das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificados e de permanência, domésticos e internacionais.	06/01/2012	Resolução nº 215, de 30/01/2012.
2/12	Propostas de Emendas 130 e 131 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25 (RBAC nº 25), intitulado "Requisitos de Aeronavegabilidade: Aviões Categoria Transporte".	30/01/2012	Resolução nº 226, de 24/04/12 e Resolução nº 227, de 24/04/12,
3/12	Proposta de Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), intitulado "Requisitos Operacionais: Operações Domésticas, de Bandeira e Suplementares".	30/01/2012	Em análise.
4/12	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 156 (RBAC nº 156), intitulado "Segurança operacional em aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência".	30/01/2012	Resolução nº 240, de 26/06/12.

Nº	Audiência Pública (AP) / 2012	Início da AP	Resultado
5/12	Proposta de edição de resolução dispendo sobre o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) em aeródromos civis.	30/01/2012	Resolução nº 234, de 30/05/12.
6/12	Proposta de versão em português e inglês da Emenda nº 08 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 35 (RBAC nº 35), em substituição à versão em inglês.	31/01/2012	Resolução nº 223, de 28/03/12.
7/12	Proposta de isenção temporária de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 21.191(g)(1) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21 (RBAC nº 21).	08/02/2012	Decisão nº 31, de 03/04/12.
8/12	Proposta revisada de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 145 (RBAC nº 145), intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico" – em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº145 (RBHA nº 145)	08/02/2012	Em análise.
9/12	Proposta de resolução dispendo sobre o estabelecimento de requisitos para obtenção de aprovação operacional específica para rotas e procedimentos definidos conforme critérios de navegação baseada em performance - PBN.	16/02/2012	Resolução nº 221, de 20/03/12.
10/12	Proposta de resolução que estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).	29/02/2012	Em análise
11/12	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 108 (RBAC nº 108), intitulado "Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo".	22/03/2012	Resolução nº 254, de 06/11/12.

Nº	Audiência Pública (AP) / 2012	Início da AP	Resultado
12/12	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-505, aplicável ao sistema de bolsa de ar (airbag) instalado em cintos de segurança de ombro em assentos de múltipla ocupação orientados transversalmente.	22/03/2012	Resolução nº 225, de 17/04/12.
13/12	Proposta de edição da Emenda nº 04 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.	29/03/2012	Em análise
14/12	Proposta de edição de resolução dispendo sobre a obrigação dos operadores de aeródromo de informar à ANAC a sua capacidade operacional.	05/04/2012	Em análise
15/12	Proposta de edição de resolução dispendo sobre os tetos das tarifas aeroportuárias de conexão.	17/05/2012	Em análise
16/12	Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	31/05/2012	Em análise
17/12	Propostas de Emenda nº 132 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25, Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 26 e Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121.	11/06/2012	Em análise
18/12	Propostas de Emenda nº 61 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 23, Emenda nº 134 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25, Emendas nº 45 e 46 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 27, e Emendas nº 52 e 53 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 29.	11/06/2012	Em análise

Nº	Audiência Pública (AP) / 2012	Início da AP	Resultado
19/12	Proposta de resolução dispendo sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial no transporte aéreo.	06/08/2012	Em análise
20/12	Proposta de edição de resolução dispendo sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro.	06/08/2012	Em análise
21/12	Proposta de edição de resolução estabelecendo novos procedimentos para usuários do Sistema Decolagem Certa - DCERTA.	08/08/2012	Em análise
22/12	Proposta de edição de resolução estabelecendo regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (API) e Registro de Identificação de Passageiros (PNR).	24/08/2012	Resolução nº 255, de 13/11/2012.
23/12	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-145, aplicável ao uso de grandes painéis não tradicionais e não metálicos integrados à estrutura dos assentos de passageiros.	29/08/2012	Resolução nº 248, de 25/09/12.
24/12	Proposta de estabelecimento de condição especial a ser incorporada à base de certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-550, aplicável à parada súbita de motor e APU.	05/09/2012	Em análise
25/12	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 140 (RBAC nº 140), intitulado "Certificação e Requisitos Operacionais: Escolas de Voo".	08/10/2012	Em análise

Nº	Audiência Pública (AP) / 2012	Início da AP	Resultado
26/12	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 141 (RBAC nº 141), intitulado “Certificação e Requisitos Operacionais: Centros de Instrução de Aviação Civil para Formação e Qualificação de Tripulantes de Voo, Tripulantes de Cabine e Despachantes Operacionais de Voo”.	08/10/2012	Em análise
27/12	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 147 (RBAC nº 147), intitulado “Certificação e Requisitos Operacionais: Centros de Instrução de Aviação Civil para Formação de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica”.	08/10/2012	Em análise
28/12	Proposta de alteração da Resolução nº 153, de 18 de julho de 2010, que dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários.	25/10/2012	Em análise

Ao término do período de audiência pública, a Agência publica o Relatório de Análise de Contribuições, no qual são analisadas quanto à pertinência de sua incorporação e respondidas pontualmente cada contribuição encaminhada pela sociedade e interessados em geral. Após a publicação desse relatório, a área técnica responsável submete a versão final da norma para a deliberação da Diretoria Colegiada.

3.1 ATENDIMENTO AO USUÁRIO

O número de passageiros transportados na aviação civil em 2012 superou a marca dos 100 milhões. Ao todo, 101.354.228 usuários do transporte aéreo embarcaram em voos domésticos e internacionais. O número foi 9,48% maior do que o registrado em 2011, quando 92.574.975 passageiros foram transportados. Dos passageiros embarcados em 2012, 9.110.134 foram transportados em voos internacionais (com origem no Brasil) e 92.244.094 viajaram em voos domésticos. Comparados aos dados de 2011, voaram 304.766 passageiros a mais em voos internacionais e 8.474.487 a mais em voos domésticos.

Os dados apurados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) consideram passageiros de aviação regular e não regular, com passagens

pagas e gratuitas, assim como aqueles passageiros beneficiários de programas de milhagem, contabilizados pelas companhias aéreas brasileiras e estrangeiras em todos os aeroportos do país, tanto da Rede Infraero como naqueles administrados pela iniciativa privada e por prefeituras e governos estaduais. No caso dos voos internacionais, os números contemplam empresas brasileiras e estrangeiras para voos com origem no Brasil.

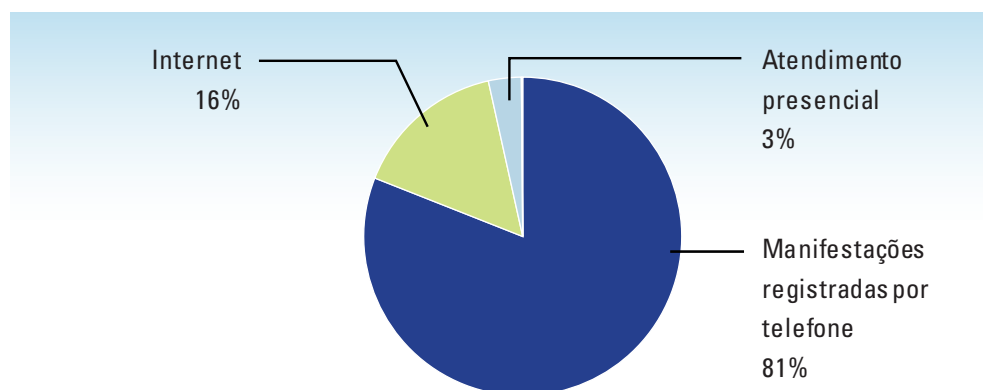
Fale com a ANAC

Os usuários do transporte aéreo, a sociedade em geral e os entes regulados podem entrar em contato com a Agência pelo atendimento eletrônico oferecido no site: www.anac.gov.br/falecomaanac ou pelo telefone 0800 725 4445 (que funciona 24 horas, sete dias por semana, com atendimento em português, inglês e espanhol). Esses canais também podem ser usados para tirar dúvidas e receber reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios relacionados aos serviços prestados pelas empresas e pela própria ANAC.

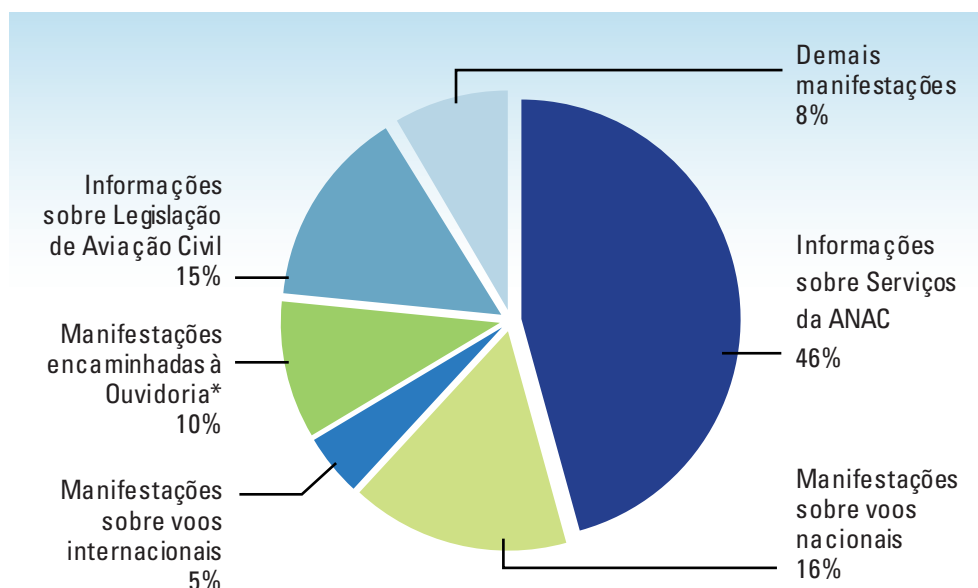
Ressalta-se que, caso o passageiro se sinta prejudicado ou tenha seus direitos desrespeitados, deve procurar a empresa aérea contratada para reivindicar seus direitos como consumidor. Se as tentativas de solução do problema pela empresa não apresentarem resultado, o usuário poderá encaminhar sua demanda à ANAC, aos órgãos de defesa do consumidor e ao Poder Judiciário.

Ao mesmo tempo em que cresceu o volume de passageiros transportados, o número de manifestações recebidas dos passageiros pela ANAC caiu 40% em 2012, em relação a 2011. No ano de 2012, foram 14.724 manifestações (críticas, reclamações, dúvidas e elogios), equivalentes a 0,015% do total de passageiros embarcados, o que significa que houve uma manifestação para cada 6.883 passageiros ou uma manifestação para cada 82 voos.

Canais de entrada de manifestações



Manifestações registradas



Espaço do passageiro

A Agência dispõe em sua página eletrônica na Internet do Espaço do Passageiro, desenvolvido para que o usuário expresse sua opinião sobre a qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas regulares e pelos aeroportos que operam voos regulares no Brasil. Para participar, basta se cadastrar no site <http://www2.anac.gov.br/passageiro/> e atribuir notas para diversos quesitos disponíveis para avaliação dos serviços prestados pelas empresas aéreas e oferecidos nos aeroportos. Essas avaliações, bem como as manifestações recebidas pelos usuários, são utilizadas como subsídio às ações de fiscalização da Agência.

Ouvidoria da ANAC*

A Ouvidoria da ANAC é o canal de relacionamento que permite ao cidadão enviar denúncia, reclamação, crítica, elogio ou sugestão sobre a qualidade da prestação de serviços da ANAC e de seus agentes. O papel da Ouvidoria é proteger o cidadão contra a violação de direitos, erros, negligências, abusos de poder e má administração do serviço público, buscando tornar a ANAC cada vez mais transparente em seus processos e os agentes públicos mais responsáveis por suas ações, omissões e decisões.

Em 2012, a Ouvidoria da ANAC recebeu 7.116 registros e concluiu o atendimento a mais de 80% do total. Como a maior parte das manifestações relacionou-se à área de licenças e habilitações, concentraram-se esforços no sentido de buscar um atendimento de maior qualidade, como também apoiar o setor informando aos usuários a previsão de conclusão dos seus processos, reduzindo, assim, a quantidade de reclamações enviadas.

Os usuários do transporte aéreo, sociedade em geral e entes regulados podem entrar em contato com a Ouvidoria da Agência pelo atendimento eletrônico oferecido no site: www.anac.gov.br/falecomaanac ou pelo telefone 0800 725 4445 – Opção 4 (que funciona 24 horas, sete dias por semana, com atendimento em português, inglês e espanhol).

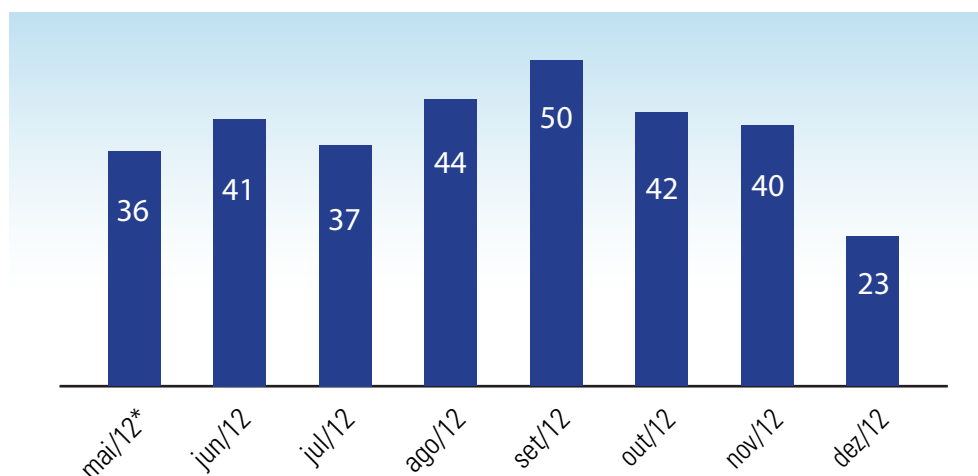
Caso a demanda seja contra os entes regulados e fiscalizados pela ANAC (linhas aéreas, administrações aeroportuárias, prestadores de serviço, táxi aéreo e outros), é possível acessar o Fale com a ANAC. A Ouvidoria somente atuará em segunda instância, caso o usuário discorde motivadamente da resposta emitida anteriormente pela Central de atendimento ou reclame do descumprimento do tempo de resposta ao usuário, que é de 15 dias corridos, a contar da data do registro da manifestação.

Lei de Acesso à Informação

No dia 16 de maio de 2012, entrou em vigor a Lei de Acesso a Informação (LAI), que regulamenta prazos e procedimentos para o fornecimento de informações ao cidadão, marcando o início de uma nova cultura de transparência no País. Ao regulamentar o acesso a informações públicas, um direito previsto na Constituição Federal, a LAI tem favorecido o controle social das ações governamentais aplicáveis aos três Poderes da União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Consonante às diretrizes da Lei, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) tem possibilitado o acesso a informações por meio do endereço www.anac.gov.br, bem como respondido demandas registradas no sistema eletrônico da Controladoria-Geral da União (CGU) - www.acessoainformacao.gov.br/sistema.

De maio a dezembro de 2012, foram registrados 313 pedidos de informação, dos quais 274 foram atendidos integralmente, 8 tiveram suas solicitações parcialmente atendidas, 19 foram negados (por se referir a outros órgãos, por diferir do previsto na Lei, por se tratar de informações classificadas como sigilosas ou reservadas, dentre outros motivos) e outros 12 são referentes às demandas reencaminhadas a outros órgãos e que não entram no relatório da CGU. O prazo médio de atendimento da ANAC foi de 17 dias para cada solicitação, inferior aos 20 dias estipulados na Lei.

Evolução das demandas da LAI na ANAC em 2012



* A partir de 16/05/2012

3.2 DIVULGAÇÃO DOS PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS DE VOOS

Em 2012, os usuários do transporte aéreo passaram a contar com mais uma informação importante a ser considerada no momento da escolha do voo e aquisição da passagem aérea. Trata-se dos percentuais históricos de atrasos e cancelamentos de voos, cuja divulgação foi regulamentada pela ANAC por meio da Resolução nº 218, de 28 de fevereiro de 2012.

Com isso, as empresas aéreas passaram a informar ao consumidor, no momento da compra da passagem, os percentuais de atrasos e cancelamentos de cada etapa do voo. A informação deve estar disponível em todos os canais de venda e deve corresponder aos percentuais do mês anterior mais recentemente apurado pela ANAC. O objetivo da Agência é contribuir para estimular a concorrência e garantir a qualidade dos serviços de transporte aéreo.

Saiba mais:

Resolução nº 218, de 28/2/2012, e a Portaria nº 1096/SRE/2012.

Os percentuais de atrasos e cancelamentos de cada mês (a partir de janeiro/2000) estão disponíveis no site da ANAC, em:

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

3.3 PRINCIPAIS EVENTOS



Segunda edição da Ação Nacional de Aviação Civil

Instituída em 2011 em diversas cidades brasileiras, a Ação Nacional de Aviação Civil tem entre seus objetivos difundir informações e conhecimentos importantes sobre a segurança no transporte aéreo e aumentar a proximidade da ANAC com seus principais públicos.

Em 2012, a Ação Nacional teve como tema “A ANAC mais perto de você” e os seguintes objetivos específicos: conferir mais publicidade às ações e aos serviços prestados pela ANAC, esclarecer o funcionamento do sistema de aviação civil (seus órgãos, instituições e o papel de cada um), conhecer as dificuldades e desafios enfrentados pelos regulados e melhorar o relacionamento com a sociedade. Em 2012 a ação Nacional de Aviação Civil foi realizada nas seguintes cidades:

Ação Nacional de Aviação Civil em 2012

Data	Cidade
13 e 14/08/2012	Porto Alegre (RS)
18 e 19/09/2012	Curitiba (PR)
10 e 11/10/2012	São Paulo (SP)
30 e 31/10/2012	Belém (PA)
21 e 22/11/2012	Manaus (AM)
29 e 30/11/2012	Goiânia (GO)
17 e 18/12/2012	Belo Horizonte (MG)



Seminário 10 anos de liberdade tarifária no transporte aéreo doméstico

Realizado na sede da ANAC, em Brasília (DF), no dia 21 de novembro, o seminário teve como objetivo apresentar e debater a evolução dos preços do transporte aéreo doméstico de passageiros na primeira década de vigência do regime de liberdade tarifária no país.

11ª Reunião do Grupo de Trabalho ADWG

A 11ª Reunião do Grupo de Trabalho ADWG ocorreu entre os dias 9 e 13 de julho de 2012 no Rio de Janeiro. O *Aerodrome Design Working Group* (ADWG), da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), é composto por representantes de autoridades de Aviação Civil de 16 países signatários da Convenção de Aviação Civil Internacional, entre eles o Brasil, e tem como objetivo proporcionar a revisão continuada e a inclusão de padrões de projetos, de certificação e de operação de aeródromos.



Seminário Transporte de Substâncias Biológicas e Infecciosas

O Seminário “Transporte de Substâncias Biológicas e Infecciosas” teve duas edições em 2012: a primeira foi realizada no dia 14/08, em São Paulo, e a segunda no dia 11/10, em Brasília. Os participantes tiveram acesso a informações sobre a legislação aplicável ao transporte de substâncias infecciosas e aos procedimentos a serem adotados no preparo, embalagem, manuseio, reconhecimento e transporte dessas substâncias.

Seminário

Transporte Aéreo de Substâncias Biológicas e Infecciosas

14 de agosto de 2012



Seminário Gerenciamento do Risco na Segurança Operacional

Realizado em 19 de outubro, no Rio de Janeiro, o evento teve como objetivo discutir a elevação do nível de percepção da segurança operacional na aviação civil e os principais riscos identificados por meio da análise de dados e de tendências do setor.

SEMINÁRIO DE GERENCIAMENTO DO RISCO NA SEGURANÇA OPERACIONAL

Seminário acontece em setembro, no Rio de Janeiro
Inscrições abertas até 31/08

Evento internacional sobre proficiência linguística na Aviação Civil

O evento “Training and Testing: Is there a common aim?” (Treinamento e avaliação: existe um objetivo comum?) foi promovido pela Associação Internacional de Inglês para a Aviação Civil (ICAEA), em parceria com a ANAC, nos dias 12 e 13 de novembro. A conferência teve como finalidade discutir questões atuais relacionadas ao treinamento e à avaliação de proficiência linguística de pilotos e controladores de voo, além de promover o intercâmbio de informações entre profissionais e organizações.



20ª Assembleia Ordinária da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)

Realizada entre os dias 5 e 8 de novembro de 2012, reuniu em Brasília cerca de 120 representantes de Organismos Internacionais relacionados à aviação civil, presidentes de Agências Reguladoras e Autoridades Aeroportuárias. O objetivo foi discutir o plano de trabalho da Comissão para os próximos dois anos. Durante o evento, o Brasil foi eleito para exercer a presidência da CLAC para o biênio 2013-2014. O diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Marcelo Guarany, assumiu a presidência da comissão pelos próximos dois anos, com foco prioritário nas ações relacionadas à segurança operacional.



3.4 A ANAC E O PODER LEGISLATIVO

A infraestrutura dos aeroportos e a qualidade dos serviços aeroportuários no País foram amplamente discutidas no Congresso Nacional em 2012. O aumento da demanda por passagens aéreas e a aproximação da Copa do Mundo e das Olimpíadas foram alguns dos temas presentes na pauta no Legislativo Federal.

Além disso, diversos parlamentares ocuparam a tribuna do Congresso Nacional para tratar de temas afetos à Agência, como concessão de aeroportos à iniciativa privada, valor de passagens aéreas, tratamento das empresas aéreas em relação aos usuários, infraestrutura aeroportuária, rotas aéreas para regiões Norte e Nordeste, formação de profissionais da aviação civil e atuação das empresas aéreas de transporte aéreo público regular. Dirigentes da Agência receberam mais de 50 parlamentares em 2012 para tratar pessoalmente de diversos assuntos, tais como: homologação e construção de aeródromos; aeroclubes; novo modelo de descentralização regional da ANAC; oferta de voos; Táxi Aéreo; habilitação e formação de pilotos, dentre outros.

Cerca de 80 Projetos de Lei sobre aviação civil tramitaram nas Casas do Congresso Nacional. Destes, 32 foram apresentados em 2012. Também foram apreciados 92 requerimentos para realização de audiências públicas. Como resultado da aprovação desses requerimentos foram realizadas 6 audiências na Câmara, 22 no Senado e um seminário promovido pela Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados. A ANAC também enviou representantes para audiências públicas nos estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Pará, São Paulo e Rio de Janeiro.

Principais matérias aprovadas

Perigo Aviário

Projeto de Lei nº 4464/04, transformado na Lei nº 12.725/12. O texto regulamenta a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), um perímetro circular de 20 km a partir do centro da pista de pouso e decolagem para evitar a atração de aves nas proximidades do aeroporto, com restrições especiais ao uso e à ocupação do solo.

Tarifas Aeroportuárias

Medida Provisória nº 551/2011, convertida na Lei nº 12.648, de 2012. A MP foi editada em novembro de 2011, antes do leilão que concedeu, em fevereiro de 2012, os terminais de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (Campinas - SP).

Isenção de visto para viagens de curta duração entre Brasil e União Europeia

Decreto Legislativo nº 245, de 2012, promulgado pelo Decreto nº 7.821, de 2012. A isenção de vistos aplica-se às permanências de até 90 dias, destinadas a atividades turísticas, à visitas familiares e participação em conferências e a competições desportivas. A matéria ratificou o acordo firmado por Brasil e União Europeia sobre isenção de vistos de curta duração para portadores de passaportes comuns, assinado em Bruxelas (Bélgica), em 2010.

Delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização

Decreto nº 7.871, de 2012. De acordo com a norma, a exploração de aeródromos civis públicos destinados exclusivamente ao processamento de operações de serviços aéreos privados (para aviões de uso privado), de serviços aéreos especializados (como os de aerolevantamento) e de táxi-aéreo, será passível de delegação por meio de autorização.

3.5 AMPLIAÇÃO DE ROTAS E FREQUÊNCIAS INTERNACIONAIS

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

Ao longo dos anos, a ANAC vem negociando acordos com diversos países, com o objetivo de ampliar rotas e frequências internacionais. Os chamados Acordos sobre Serviços Aéreos (ASA) são tratados bilaterais (e/ou multilaterais) e contêm todos os detalhes sobre a regulação das operações aéreas entre os países. Dados sobre o número de frequências que podem ser operadas, a quantidade de empresas que podem atuar no mercado, a definição das localidades que podem ser atendidas em cada parte, bem como outros direitos operativos são disciplinados pelos ASA.

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

Você sabia?

Frequências Internacionais são direitos de operação previstos em um Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA). Podem ser operações exclusivamente cargueiras, ou seja, para permitir transporte aéreo de carga, ou mistas (transporte simultâneo de passageiros e de carga). A quantidade de frequências previstas em um ASA é um dos elementos definidores da capacidade máxima de transporte permitida no Acordo.

Acordos sobre Serviços Aéreos (ASA) são acordos 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.

Reuniões de Consulta realizadas em 2012

O objetivo das reuniões de consulta é estabelecer um Acordo sobre Serviços Aéreos, emendá-lo, ampliá-lo ou substituí-lo por outro, mais atualizado. Participam dessas reuniões autoridades de aviação civil dos países envolvidos, representantes das respectivas chancelarias e da indústria (estes últimos na qualidade de observadores). Tais reuniões podem ser feitas de forma convencional (Reunião de Consulta formal, presencial) ou não convencional (troca de correspondência, telefonema ou encontro entre autoridades).

Em 2012 foram realizadas as seguintes Reuniões de Consulta:



Brasil/Albânia: 08 de fevereiro, Rio de Janeiro (RJ)

Definido acordo com liberdade tarifária, quadro de rotas aberto, livre determinação de capacidade e plenos direitos de tráfego acessório em todo o quadro de rotas. As provisões acordadas conferem ampla liberdade operacional às empresas aéreas, permitindo, ainda, o compartilhamento de código entre empresas dos dois países, bem como com empresas de terceiros países.



Brasil/Burkina Faso: 18 de abril, Rio de Janeiro (RJ)

Priorizou-se, nas negociações, a garantia de acesso a mercados, com liberdade tarifária, quadro de rotas aberto, capacidade livre e compartilhamento de códigos entre empresas das partes e de terceiros países.



Brasil/Equador: 19 de abril, Rio de Janeiro (RJ)

Assinado um novo acordo baseado no modelo brasileiro, com abertura irrestrita do quadro de rotas e direitos de até sexta liberdade, franqueando os mercados da América do Norte, América Central e Caribe às empresas aéreas brasileiras. Destacam-se também a adoção da livre determinação da

capacidade e da liberdade tarifária e a total flexibilização da provisão sobre código compartilhado.



Brasil/Peru: 25 e 26 de junho, Rio de Janeiro (RJ)

Atualização dos entendimentos com o Peru, com ampliação da livre determinação da capacidade e da liberdade tarifária para quaisquer rotas.



Brasil/Uruguai: 07 de novembro, Brasília

Atualização do Acordo sobre Serviços Aéreos, com extensão do regime de livre determinação de capacidade e da liberdade tarifária para quaisquer rotas.



Brasil/Guatemala: 07 de novembro, Brasília

Foi acordado um quadro de rotas aberto, com direitos de tráfego de até a 6ª liberdade do ar, capacidade livre e liberdade tarifária, além da possibilidade de celebração de acordos de compartilhamento de códigos e de intercâmbio de aeronaves entre empresas das partes e de terceiros países.



Brasil/Arábia Saudita: 10 de dezembro, Jidá (Arábia Saudita)

Concluído um acordo com quadro de rotas aberto, 7 frequências semanais mistas e 7 cargueiras, consagrando a múltipla designação de empresas, liberdade tarifária e código compartilhado com empresas de ambas as partes e de terceiros países.



Brasil/Jordânia: 09 de dezembro, Jidá (Arábia Saudita)

Atualização do acordo vigente, com quadro de rotas aberto, capacidade ilimitada, direitos irrestritos de tráfego acessório em 5ª liberdade e código compartilhado amplo, incluindo empresas de terceiros países.



Brasil/Azerbaijão: 10 de dezembro, Jidá (Arábia Saudita)

Conclusão de um acordo flexível, contemplando capacidade livre, quadro de rotas aberto, com direitos irrestritos de tráfego acessório em 5ª liberdade; regime de liberdade tarifária e código compartilhado amplo, incluindo empresas de terceiros países.



Brasil/Suíça: 11 de dezembro, Jidá (Arábia Saudita)

Acordado um quadro de rotas totalmente aberto, livre determinação da capacidade, liberação de tarifas (antes sob o regime de país de origem) e estabelecimento de ampliação dos direitos de 5ª liberdade com efeito imediato, estando prevista a liberação total desses direitos a partir do Inverno IATA 2014/2015.



Brasil/Nova Zelândia: 12 de dezembro, Jidá (Arábia Saudita)

Novo acordo contemplando a livre determinação da capacidade, liberdade tarifária, quadro de rotas amplo e aberto e direitos de tráfego até a 6ª liberdade. A efetivação dos entendimentos ainda depende de confirmação por parte da Nova Zelândia, do cumprimento de procedimentos internos no país, o que deverá ocorrer no curto prazo, uma vez que há a previsão de assinatura do Acordo durante visita do Primeiro Ministro neozelandês ao Brasil, programada para março de 2013.



Brasil/Serra Leoa: 12 de dezembro, Jidá (Arábia Saudita)

Acordados quadro de rotas totalmente aberto, livre determinação da capacidade, liberdade tarifária, direitos de tráfego de até 5ª liberdade e código compartilhado com amplas possibilidades, incluindo empresas de terceiros países.

Negociações por correspondências

Foram realizadas ainda várias negociações por correspondência, com vistas a tratar de temas pontuais em alguns Acordos, sendo que as seguintes resultaram em alterações nos entendimentos.



Brasil/França: junho

Autorização de seis frequências semanais mistas adicionais entre os dois países. Adicionalmente, foi estabelecido um quadro de rotas aberto, exclusivamente para operações sob o regime de código compartilhado, atendendo a interesse de empresa brasileira.



Brasil/Portugal: junho

Foi acordada uma simplificação da capacidade no tocante às restrições regionais, permitindo mais liberdade às empresas e equalizando o número de frequências para os dois lados, uma vez que havia discrepância favorável a Portugal no total das frequências.



Brasil/Panamá: agosto

Autorizadas sete frequências semanais adicionais na rota Cidade do Panamá/São Paulo, vigentes desde 21/11/2012.



Brasil/Japão: setembro

Acordada uma flexibilização na cláusula de código compartilhado, com a criação de um quadro de rotas totalmente aberto, especificamente para compartilhamento de código.

Alocação de Frequências

Durante o ano de 2012, foram alocadas 116 frequências internacionais para os seguintes mercados:

-  **Alemanha** – 3 frequências para a empresa TAM
-  **Bolívia** – 7 frequências para a empresa VRG
-  **Chile** – 14 frequências para a empresa TAM
-  **Estados Unidos** – 28 frequências para a empresa VRG / 15 frequências para a empresa TAM
-  **França** – 2 frequências para a empresa TAM
-  **Guiana Francesa (Acordo com a França)** – 5 frequências para a TRIP
-  **Peru** – 7 frequências para a empresa TAM
-  **República Dominicana** – 14 frequências para a empresa VRG
-  **Uruguai** – 14 frequências para a empresa TAM
-  **Venezuela** – 7 frequências para a empresa VRG

Saiba Mais

Consulte a seção Acordos Aéreos na página da ANAC na Internet:
<http://www2.anac.gov.br/anac/sri/acordosAereos.asp>

Você sabia?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.6 REPRESENTAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC EM 2012

No âmbito da Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC):

28ª Reunião do Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos do Transporte Aéreo (GEPEJTA): 13 a 15 de março de 2012, Santo Domingo, República Dominicana

A ANAC foi responsável pela coordenação da participação brasileira no evento. Formado por especialistas dos 22 países que compõem a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), o grupo tem caráter consultivo, emite recomendações sobre temas de relevância para a aviação civil na América Latina e propõe atos normativos.

Em 2012, o Brasil foi responsável pela macrotarefa de capacitação no planejamento estratégico da CLAC. Além disso, dividiu com o Equador a condução das discussões sobre a proposta de criação de um sistema estatístico integrado entre os países do bloco.

82ª Reunião do Comitê Executivo da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil: 7 a 8 de agosto de 2012, Guayaquil, Equador

O Comitê Executivo é o órgão gestor da CLAC e tem entre suas principais responsabilidades administrar, coordenar e dirigir o programa de trabalho

estabelecido pela Assembleia (órgão máximo da CLAC). Até novembro de 2012, a presidência do Comitê Executivo era exercida pela República Dominicana, ocupando o Brasil a posição de 1º Vice-Presidente.

20ª Assembleia da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil: 5 a 8 de novembro de 2012, Brasília

Durante o evento, o Brasil foi eleito para exercer a Presidência da Comissão pelo período de dois anos. Além disso, foi assinado pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, a partir de carta de plenos poderes concedida pela Presidente da República, o Acordo Multilateral de Céus Abertos, negociado no âmbito da CLAC.

No âmbito da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI):

Assinatura de Memorando de Entendimento entre Brasil e OACI sobre o Programa de Auditoria em Vigilância da Segurança Operacional – Enfoque de Observação Contínua (Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach)

Foi formalizada a adesão do Brasil ao Programa de Auditorias em Vigilância de Segurança Operacional da OACI.

12ª Conferência de Navegação Aérea: 19 a 30 de novembro de 2012, Montreal, Canadá

Foi o principal evento sobre navegação aérea global realizado ao longo de 2012. A maioria dos temas abordados no evento se relacionava com controle e gerenciamento de tráfego aéreo, se inserindo no âmbito de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

2º Encontro do Subcomitê Especial do Comitê Jurídico da OACI: 03 a 07 de dezembro de 2012, Montreal, Canadá

Teve como objetivo analisar proposta de modernização da Convenção de Tóquio, de 1963, que dispõe sobre infrações e atos de interferência ilícita praticados a bordo de aeronaves.

Reunião do grupo de estimativa de tráfego aéreo da região do Caribe e da América do Sul realizada pela OACI

A ANAC participou da 9ª reunião do grupo de estimativa de tráfego aéreo da região do Caribe e da América do Sul (TFG – CAR/SAM), realizada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) na cidade de Tegucigalpa (Honduras), no período de 30 de abril a 4 de maio de 2012.

Criado em 1996, o grupo tem como objetivo elaborar estimativas de tráfego aéreo de passageiros e movimentos de aeronaves, assim como estudos de

período de pico. Essas informações são úteis no planejamento dos serviços de navegação aérea da região, principalmente entre países membros da OACI, provedores de serviços de navegação aérea, empresas aéreas e operadores aeroportuários.

Outros eventos de representação internacional:

OPS Conference 2012: 16 a 18 de abril de 2012, Rio de Janeiro

A ANAC participou dos painéis de “crescimento da aviação na América Latina” e “segurança do transporte de carga” da OPS Conference 2012. A conferência é o principal evento da Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA) e da Associação de Transportes Aéreos Internacionais (IATA) para interação entre suas companhias aéreas membro. Em 2012, os principais tópicos abordados foram gerenciamento de fadiga, gestão de dados e segurança, regulação de infraestrutura dentre outros.

5º Reunião do Grupo Regional de Segurança Operacional da Aviação Panamericana (RASG-PA/5): de 21 a 24 de outubro de 2012, Santiago Chile.

A ANAC representa o Brasil no RASG-PA e ocupa a vice-presidência do grupo. O Grupo Regional de Segurança da Aviação foi criado em 2008 para ser o ponto focal de garantia da harmonização e coordenação dos esforços de segurança destinados a reduzir os riscos na aviação da América do Norte, América Central, Caribe e regiões da América do Sul e para promover a implementação de iniciativas de segurança por todos os interessados.

Reuniões do Comitê Gestor do SM ICG (Safety Management International Collaboration Group): abril de 2012, Berna – Suíça e outubro de 2012, Ottawa, Canadá

A ANAC é um das sete autoridades de aviação civil que assina o Termo de Referência do SM ICG, grupo formado pela Agência Europeia para Segurança (EASA), a Administração Federal de Aviação (FAA) e o Órgão Canadense de Aviação Civil (TCCA) e mais três membros rotativos. Desde 2011 a Agência foi selecionada para fazer parte do Comitê Gestor do grupo de colaboração, que é encarregado de desenvolver as iniciativas políticas e indicar a direção estratégica do Grupo Principal do SM ICG. O objetivo do SM ICG é promover um entendimento comum sobre os princípios e requisitos do gerenciamento da segurança operacional da aviação civil, facilitando sua aplicação em toda a comunidade internacional.

Reunião do Working Group nº1 (WG 1) do Safety Management Panel (SMP), em novembro de 2012, Rio de Janeiro (RJ).

O SMP é composto basicamente por representantes de praticamente todas as autoridades de aviação civil do mundo, com reuniões presenciais em cada

país participante. A ANAC representa o Brasil como um dos Estados membro fixo no SMP, que desenvolveu a primeira versão do Anexo 19 da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) e está, desde 2012, trabalhando na primeira emenda a esse Anexo.

Saiba Mais

Estimativas, estatísticas e outros programas da OACI relacionados ao desenvolvimento sustentável do transporte aéreo encontram-se disponíveis no endereço <http://www.icao.int/sustainability/Pages/default.aspx>.

3.7 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Entre os eventos de cooperação realizados ao longo de 2012, destacam-se a parceria do Governo brasileiro com a União Europeia (Projeto “Apoio aos Diálogos Setoriais União Europeia – Brasil”) e a negociação de um Memorando de Entendimento com o intuito de formalizar uma parceria entre a ANAC e a autoridade de aviação civil francesa “Direction Générale de l’Aviation Civile” (DGAC).

Projeto “Apoio aos Diálogos Setoriais União Europeia – Brasil”

No primeiro semestre de 2012, foram realizados sete seminários entre Brasil e União Europeia na área de aviação civil. Os eventos foram realizados nas dependências da ANAC em Brasília e no Rio de Janeiro, e contaram com a participação de palestrantes europeus.

- Seminário Aviação Civil e Eventos Esportivos de Grande Porte: Desafios e Soluções: Brasília, dias 30 e 31 de maio;
- Seminário sobre Estratégias para o Desenvolvimento Sustentável do Transporte Aéreo no Brasil: Rio de Janeiro, dias 18 e 19 de julho;
- Seminário Inspeção em Operações de Voo (Flight Operations Inspections): Rio de Janeiro, dias 17 e 18 de maio;
- Seminário Auditoria em Aviação (Aviation Lead Auditing): dias 10 e 11 de janeiro;
- Seminário Sistema de Gerenciamento de Segurança da Aviação Civil: Brasília, dias 05 e 06 de junho;
- Seminário Certificação de profissionais AVSEC: Brasília, dias 22 e 23 de março.

Parceria em Aviação Civil França – Brasil

No primeiro semestre de 2012, a ANAC se beneficiou com a oferta formalizada pelo Instituto Aeronáutico e Espacial da França para cessão de quatro bolsas de estudos para estudantes de pós-graduação na Escola Nacional de Aviação Civil francesa (ENAC/França).

Parceria em aviação Brasil – Estados Unidos

Assinado em abril de 2012, o Memorando de Entendimento instituindo a Parceria em Aviação Brasil – Estados Unidos prevê a execução de iniciativas de cooperação técnica entre os dois países, e estabelece um Comitê Coordenador formado por autoridades de ambos os Estados, que tem como finalidade acompanhar o andamento das iniciativas lançadas.

Em outubro de 2012, foi realizada em Brasília a primeira reunião do Comitê Coordenador, no qual restaram acordadas 13 ações de cooperação. Dentre elas, constam a realização conjunta de seminários e workshops, além de visitas técnicas e eventos de capacitação. As ações que requerem ação direta da ANAC estão listadas abaixo:

- Projeto “Qualidade de Aeroportos”;
- Seminário sobre certificação de aeroportos;
- Workshop sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;
- Treinamento de inspetores em aviação civil;
- Workshop sobre perigo aviário;
- Seminário sobre aviação leve desportiva;
- Projeto “Meio ambiente”;
- Diálogo sobre certificação aeronáutica.

Órgãos internacionais de aviação civil e outras autoridades

Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)

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

Como signatário da Convenção de Chicago (principal documento em matéria de navegação aérea internacional) e membro do Conselho da OACI desde sua fundação, o Brasil avalia a conveniência da adoção de todas as normas e práticas recomendadas pela Organização e tem optado pela adoção da maior parte das normas e práticas recomendadas pela OACI.

Conselho da OACI

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

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

Anexos OACI

O principal documento da aviação civil internacional, a Convenção de Chicago, trata de diversos assuntos relacionados ao setor. Os temas estão elencados nos 18 anexos do documento.

Veja a seguir os temas de cada um dos anexos:

ANEXO	ASSUNTO ABORDADO
1	Licença de pessoal
2	Regras do Ar
3	Serviços Meteorológicos para navegação aérea internacional
4	Cartas Aeronáuticas
5	Unidades de medida para serem usadas em operações no ar e no solo
6	Operações de aeronaves
7	Nacionalidade de aeronaves e matrícula
8	Aeronavegabilidade de aeronaves
9	Facilitação
10*	Telecomunicações aeronáuticas
11*	Serviço de tráfego aéreo
12*	Busca e salvamento
13*	Acidente aeronáutico e investigação de incidentes
14	Aeródromos
15	Serviços de Informação aeronáutica
16	Proteção Ambiental

17	Segurança da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilícita
18	Transporte seguro de artigos perigosos por via aérea

(*) Não estão no âmbito da competência da ANAC

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

Conheça a OACI: www.icao.int

Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)

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

Conheça a CLAC: <http://clacsec.lima.icao.int/>

FAA (Federal Aviation Administration)

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

Conheça a FAA: www.faa.gov

EASA (European Aviation Safety Agency)

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

3.8 SEMINÁRIO SOBRE OS 10 ANOS DE LIBERDADE TARIFÁRIA NO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO

A ANAC realizou o seminário “10 Anos de Liberdade Tarifária no Transporte Aéreo Doméstico”. O evento foi realizado no dia 21 de novembro, na sede

da Agência em Brasília (DF), e reuniu representantes da imprensa e de importantes entidades e autoridades envolvidas com o transporte aéreo.

O evento contou com três painéis, moderados por representantes do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda – SEAE e da ANAC.

Os temas abordados nas apresentações foram os seguintes:

- **O histórico da desregulação do transporte aéreo** - Secretaria de Política Regulatória da SAC/PR;
- **A evolução dos preços no transporte aéreo doméstico de passageiros** - Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado da ANAC;
- **Análise econômica do gerenciamento de receitas** - Gerência de Regulação Econômica da ANAC;
- **O gerenciamento de receitas na prática** - Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR;
- **Qualificação e quantificação dos efeitos do livre mercado** Núcleo de Economia dos Transportes, Antitruste e Regulação – NECTAR do Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA
- **A perspectiva do consumidor** - Secretaria Nacional do Consumidor – SENACON

Entre as conclusões do seminário, destacaram-se a importância da liberdade tarifária e da liberdade de oferta (asseguradas no art. 48 da Lei nº 11.182/2005) com os principais pilares da concorrência e da inclusão social no transporte aéreo nos últimos 10 anos.

Durante a primeira década de vigência do regime de liberdade tarifária no transporte aéreo doméstico, observou-se que a demanda praticamente triplicou e o aproveitamento médio das aeronaves registrou melhora de 24%, tendo passado de 56,65% para 70,17%.

A tarifa aérea média caiu 43%, de R\$ 486,75 em 2002 para R\$ 276,25 em 2011, e o valor pago por quilômetro voado teve redução de 57%, de R\$ 0,80 para R\$ 0,35, em valores reais atualizados até dezembro/2011 pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Em 2011, 16% das passagens foram vendidas com tarifas inferiores a R\$ 100, contra 0,07% em 2002. Tarifas menores de R\$ 300 representaram mais de 65% das passagens vendidas ao público em geral. Em 2002, ao contrário, a maioria das passagens (73%) foram vendidas a valores superiores a R\$ 300.

Saiba Mais

A liberdade tarifária foi implantada no transporte aéreo doméstico em 2001, após um longo período de flexibilização iniciado em 1989. Naquele ano, foi implantando o regime de bandas tarifárias, em que o governo estabelecia limites mínimos e máximos da tarifa aérea, calculados de acordo com a evolução dos custos operacionais das empresas aéreas.

No regime de liberdade tarifária, os preços variam de acordo com as condições de mercado, as características do serviço aéreo ofertado e os valores agregados, tais como: o custo dos serviços; a demanda; a concorrência; o crescimento da economia; o dia e o horário do voo; alta e baixa temporada; serviço de bordo; antecedência de compra da passagem; a flexibilidade e o valor da taxa para o cancelamento e a remarcação da passagem; entre outros.

Assim, o preço do serviço aéreo tornou-se importante fator de concorrência e as empresas aéreas foram naturalmente estimuladas a otimizar as suas operações e os seus custos, identificar as diversas necessidades dos usuários, identificar os valores agregados de seus serviços e diversificá-los de acordo com o perfil dos usuários, com vistas a conquistar mais passageiros, maximizar o aproveitamento de suas aeronaves e alcançar rentabilidade.

O passageiro, por sua vez, passou a ter à sua disposição diversas promoções, variadas possibilidades de tarifas aéreas e de condições de utilização do serviço, para escolher o serviço que melhor corresponde ao seu perfil de consumo.

Mais informações sobre o seminário e sobre as tarifas aéreas domésticas podem ser encontradas no site da ANAC em <http://www2.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas/>. Os dados para o acompanhamento da oferta, da demanda e do aproveitamento das aeronaves estão disponíveis em: <http://www2.anac.gov.br/dadosComparativos/DadosComparativos.asp>



4 FISCALIZAÇÃO

4 Fiscalização

A fiscalização sobre segurança é a prioridade da Agência e vai além das ações observadas nos saguões dos aeroportos. A ANAC certifica e fiscaliza a manutenção e a operação das aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas brasileiras por meio de um processo de vigilância continuada. Esse processo é composto de análise contínua de relatórios técnicos recebidos dos operadores e de fiscalizações programadas, não programadas e motivadas por denúncia, abrangendo auditorias nas empresas e inspeções nas aeronaves e aeroportos. Qualquer falha ou defeito em aeronaves ou nas operações é analisado, corrigido e acompanhado estatisticamente pelos operadores em relatórios mensais, que são encaminhados e utilizados pela ANAC nas fiscalizações. Outra forma de atuação é a apuração de denúncias que podem ser encaminhadas à ANAC.

Para aprimoramento das ações de fiscalização e alcance de melhores índices de segurança operacional, a ANAC também iniciou um novo modelo de administração descentralizada, implantada com a alteração do regimento interno da Agência, instituída por meio da Resolução nº245/2012, que, dentre outras medidas, criou a Gerência de Geral de Ação Fiscal (GGAF). A GGAF é vinculada diretamente à diretoria colegiada e tem por principal objetivo coordenar e executar operações especiais, ações de inteligência e fiscalização.

4.1 OPERAÇÕES ESPECIAIS

Em adição às fiscalizações programadas, a ANAC realiza Operações Especiais, que consistem em um esforço concentrado das equipes de fiscalização em aeroportos estratégicos definidos por meio de estudos de incremento de passageiros e de impactos na infraestrutura do aeroporto. As Operações Especiais destinam-se a reforçar a atuação da fiscalização e a prestar informação aos passageiros sobre as normas, seus direitos e seus deveres.

4.1.1 Operação de fim de ano

Dentre essas operações especiais, destaca-se a Operação de Fim de Ano, na qual a ANAC intensifica a fiscalização em 12 aeroportos do país – foram seis em 2011. O objetivo foi estar presente nos aeroportos mais movimentados no período de alta temporada e também naqueles localizados nas cidades-sede da Copa das Confederações. Os 12 aeroportos cobertos pela Operação foram: Galeão e Santos Dumont (RJ), Congonhas e Guarulhos (SP), Brasília (DF), Viracopos (SP), Confins (MG), Salvador (BA), Fortaleza (CE), Recife (PE), Porto Alegre (RS) e Curitiba (PR).

Para realizar o trabalho, foram envolvidos 290 servidores que trabalharam na fiscalização e na prestação de informações ao usuário nos aeroportos a partir

de 13/12/2012. As equipes gerenciais, os diretores e os superintendentes da ANAC estiveram de plantão durante todo o período. Assim como em 2011, a ANAC promoveu treinamento para os funcionários das empresas aéreas, operadores aeroportuários (Infraero e os concessionários de Guarulhos (SP), Brasília (DF) e Viracopos (Campinas - SP) e todos os servidores da ANAC envolvidos na Operação Fim de Ano.

Além disso, nas reuniões do Comitê de Transição das Concessionárias dos aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF), a ANAC tem apresentado recomendações sobre melhores práticas de operação para o fim de ano. A ANAC também acompanhou a escala de trabalho das tripulações das empresas aéreas.

As companhias apresentaram à ANAC seus planos de contingência, onde constavam ações que envolvem a operação e o atendimento aos passageiros. Entre as medidas contidas nos planos estavam a reserva de aeronaves extras durante o período, a antecipação das manutenções programadas e o reforço nas equipes de atendimento ao passageiro e de check-in. As empresas se comprometeram ainda a não praticar overbooking no período. As empresas também são obrigadas a manter atendimento presencial ao passageiro nos aeroportos nos quais movimentam mais de 500 mil passageiros ao ano, em cumprimento à Resolução nº 196, de 24 de agosto de 2011. Além disso, devem cumprir a norma que trata dos direitos dos passageiros (Resolução nº 141, de 09 de março de 2010).

4.1.2 ANAC participa da Operação Ágata 6

A ANAC participou da Operação Ágata 6, realizada pelo Ministério da Defesa em Campo Grande (MS), entre os dias 9 a 19 de outubro de 2012. A operação tem como objetivo o combate aos atos ilícitos nas regiões de fronteira, sendo da responsabilidade das Forças Armadas e com o reforço de dez ministérios e 20 agências governamentais – entre as quais a Anac, Polícia Federal, Receita Federal, Ibama, ICMBio (Instituto Chico Mendes), Funai, DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral) e a ANP (Agência Nacional do Petróleo) – que elevaram o efetivo total para cerca de oito mil profissionais. Inspetores da Agência atuaram na fiscalização de aeroportos, aeronaves, empresas e pilotos que operavam na região.

4.2 VIGILÂNCIA CONTINUADA

Pela fiscalização de vigilância continuada verifica-se na empresa ou na aeronave já certificadas se não houve degradação no cumprimento dos requisitos mínimos de segurança operacional e da segurança de voo observados na certificação inicial.

As atividades de vigilância continuada, no que tange à aeronavegabilidade, são realizadas para cumprir parte dos padrões e das práticas internacionais recomendadas pela OACI contidas no Anexo 8 – Aeronavegabilidade de Aeronaves. Esse anexo coloca a responsabilidade de cada país pela certificação e a aeronavegabilidade continuada das aeronaves.

Cada fiscalização de provedores de serviço ou de aeronave conta com pelo menos dois Inspectores de Aviação Civil e as atividades duram em média de 2 a 5 dias. A ANAC conta com 115 Inspectores de Aviação Civil e tem 43 servidores no apoio administrativo das fiscalizações.

Resultados em 2012:

Fiscalizações de Aeronavegabilidade	Quantidade
Vistorias em Aeronaves	839
Inspeção de Rampa (número de aeronaves)	688
Auditoria da Base de Manutenção de Empresa Aérea Regular	97
Auditoria em Organização de Manutenção Aeronáutica	252
Auditória na Área de Manutenção de empresa de taxi aéreo	144
Auditorias em Organizações de Produção Certificadas	44
Total	2064

4.3 SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO: SAFETY E SECURITY

A segurança do transporte aéreo pode ser dividida em duas categorias: segurança operacional ou de voo (*safety*) e segurança contra atos de interferência ilícita (*security*).

Safety

A segurança de voo (*safety*) é o estado no qual o risco de ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos é reduzido ou mantido em um nível aceitável por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos. As ações relativas a *safety* – certificação e fiscalização – alcançam empresas aéreas, tripulantes, operadores de aeródromos e fabricantes de produtos aeronáuticos.

A ANAC dispõe de dois importantes documentos para assegurar o atendimento dos requisitos dos regulamentos: o Plano de Vigilância Continuada (PVC) e o Plano de Trabalho Anual (PTA). O PVC, além de enumerar quais serão as atividades de fiscalização e inspeção de segurança operacional a serem executadas pela Agência, determina os procedimentos a serem adotados e sua periodicidade. O PTA deriva do PVC e define quais serão as atividades de fiscalização e inspeção da segurança operacional a ser desenvolvida no ano.

Cabe também ressaltar a realização do Programa de Fiscalização Continuada, que consiste em um plano anual, dividido em três ciclos de fiscalização, que contemplam diversos aeroportos do Brasil. As equipes de fiscalização realizam vistorias nas empresas aéreas com relação à prestação do serviço de transporte aéreo aos passageiros.

Essas visitas são repetidas nos mesmos aeroportos, dentro de ciclos, para que as equipes possam verificar se as irregularidades identificadas em inspeções anteriores foram corrigidas. Essa sistemática tem gerado resultados significativos e mudanças de comportamento nos entes regulados, que percebem a ação do Estado e intensificam sua obrigação de cumprir as normas.

Em termos quantitativos, a ANAC fiscalizou, no ano de 2012, 19.827 itens relativos à segurança operacional, infraestrutura aeroportuária, regulação econômica e aeronavegabilidade. O montante foi 21% acima do previsto para todo o ano, que era de 16.400 itens.

Security

Security é a combinação de medidas, recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita que possam colocar em risco as operações aéreas em aeroportos e aeronaves.

A Agência elabora anualmente o Plano Anual de Controle de Qualidade (PACQ), no qual constam ações que buscam assegurar o atendimento aos requisitos de segurança contra atos de interferência ilícita presentes nos regulamentos dos provedores de serviços. Essas ações envolvem testes, auditorias, análises e inspeções.

Testes constituem simulação de ato de interferência ilícita para verificação da eficiência e da eficácia das medidas de segurança existentes.

Auditorias são verificações do cumprimento continuado dos provedores em relação aos regulamentos da ANAC. Análises consistem na avaliação das operações aéreas e aeroportuárias para identificar suas vulnerabilidades frente aos atos de interferência ilícita e em como determinar medidas de segurança adicionais ou aperfeiçoadas a serem aplicadas. Inspeções de controle de qualidade são avaliações de um ou mais aspectos das medidas de segurança das organizações envolvidas nas atividades de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e de seus procedimentos para determinar o cumprimento das normas e sua eficiência e eficácia.

Em 2012 foram realizadas 558 auditorias, inspeções e testes de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

As atividades da ANAC no âmbito da Segurança Operacional da aviação civil brasileira são aquelas relacionadas ao Programa de Vigilância Continuada (PVC) e às atividades de certificação da segurança.

4.4 REDUÇÃO DA MÉDIA MÓVEL DE ACIDENTES AÉREOS

Garantir a segurança das operações aéreas é uma prioridade para a ANAC, motivo pelo qual a redução do índice de acidentes aéreos está entre os objetivos estratégicos da Agência.

Em 2012, foram registrados 173 acidentes, contra 151 ocorridos em 2011. É importante observar que, no mesmo período, o número de operações e aeronaves cresceu significativamente, com a expansão de 1.059 aeronaves de um ano para o outro, no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). Na aviação geral, a que registra o maior número de acidentes, houve aumento de 498 aeronaves (5,86%), em apenas um ano. O número de movimentos de aeronaves também cresceu em 2012 e foi 12% superior somente na aviação geral.

Além disso, a meta da OACI em relação a acidentes da aviação regular para 2012 era 0,84% por um milhão de decolagens, sendo contabilizada para esse fim a média móvel dos últimos 5 anos. A meta da ANAC para o mesmo critério era de 0,61% e o resultado obtido em 2012, de 0,21%, ficou bem abaixo dessas metas.

4.5 SISTEMA DECOLAGEM CERTA (DCERTA)

O Decolagem Certa (DCERTA) é um sistema informatizado de monitoramento pelo qual se verificam as documentações relativas às condições das aeronaves, dos aeronautas e dos aeródromos registrados no Brasil, a fim de observar se encontram-se em situação regular na ANAC, por meio dos dados informados no plano de voo. Esse procedimento é único no mundo e foi instituído com a publicação da Resolução nº 151, de 7 de maio de 2010, sendo utilizado em sua totalidade desde dezembro de 2011.

O Sistema Decolagem Certa (DCERTA) se constitui em ferramenta voltada para a fiscalização da aviação geral, especificamente em termos de vigilância continuada, e de monitoramento dos voos da aviação civil brasileira. A implantação do DCERTA na totalidade dos aeroportos que contam com Salas

de Serviço de Informação Aeronáutica (AIS) no Brasil tem permitido, desde a vigência da Resolução nº. 151/2010, a redução de irregularidades relativas à documentação do piloto ou da aeronave, estimulando a regularização de pendências dos tripulantes e operadores e o aumento da confiabilidade na base de dados do Sistema.

Essa verificação é feita quando o tripulante apresenta um plano de voo, por telefone ou nas Salas de Informação Aeronáutica (AIS) dos aeródromos brasileiros.

O DCERTA permite não apenas coibir os voos em situação irregular, mas, também, a adoção de medidas administrativas a partir da análise de dados do voo, além de um direcionamento das ações de fiscalização, o que conseqüentemente promove a mitigação dos riscos operacionais na aviação.

O sistema utiliza as seguintes informações do plano de voo:

- Código ANAC dos tripulantes técnicos;
- Matrícula da Aeronave;
- Regra de Voo; e
- Aeródromo de Destino.

Caso sejam identificadas irregularidades pelo DCERTA, e não existam documentos na posse do piloto que comprovem a situação de regularidade, o voo não pode ser realizado e os tripulantes devem procurar a ANAC para regularizar a situação.

O Sistema DCERTA possui dois modos de operação:

- a) On-line, no qual o alerta de divergência é informado instantaneamente ao operador da sala AIS, permitindo àquele Departamento recusar o Plano de Voo pretendido;
- b) Off-line, nos locais onde não existe Sala AIS no aeródromo, com coleta e transmissão das informações sobre movimentação de aeronaves com finalidades administrativas, que são utilizados pelo DCERTA para fins de fiscalização, neste caso *a posteriori*.

A cobertura foi ampliada de 82 para 120 salas AIS em todo país, permitindo o registro, e posterior cruzamento de dados, de todos os voos em que são feitos planos de voo. O DCERTA alcançou em 2012 a marca de 54 parâmetros de verificação.

4.6 SISTEMA BIMTRA

O Sistema informatizado de captação automática de dados do Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo (BIMTRA) foi desenvolvido com base em acordo celebrado entre a ANAC e o DECEA em 2008.

Trata-se de um grande repositório de dados de movimento de tráfego aéreo e da navegação aérea, criado pelo DECEA após os problemas vivenciados pelo setor em 2006. O sistema fornece 52 variáveis, sendo 32 indicativas de conformidade no cumprimento dos regulamentos da aviação civil.

Os dados oriundos desse banco são utilizados para o aumento do desempenho da fiscalização, validação de dados recebidos de outros sistemas, como DCERTA e Registro de Voo, e realização de estudos voltados para o gerenciamento da segurança operacional.

4.7 SISTEMA DE EMISSÃO E CONTROLE DE AUTORIZAÇÃO DE VOO (SIAVANAC)

Após a implementação do sistema, em março de 2011, foi constatado que algumas aeronaves ainda conseguiam decolar sem que a Aduana tivesse emitido o Termo de Entrada e Admissão Temporária (TEAT) ou quando, mesmo emitido, ainda não tivesse sido registrado no sistema. No início de 2012, o sistema SIAVANAC integrou-se com outro sistema de fiscalização da Agência, o sistema Decolagem Certa (Dcerta), sistema que fiscaliza o plano de voo apresentado pelo operador da aeronave, fruto de um acordo de cooperação entre ANAC e Comando da Aeronáutica. Assim sendo, desde aquela data, nenhuma aeronave estrangeira privada realizando voo não remunerado consegue decolar sem que a situação de sua autorização de voo esteja regular no SIAVANAC.

Com base no Sistema, foi planejada a Operação Pouso Forçado, realizada pela Polícia Federal no dia 20 de junho de 2012, na qual vários jatos executivos foram apreendidos.

A partir de 2012, após a implementação do SIAVANAC, os seguintes resultados foram alcançados:

- a) o atendimento ao operador de aeronave estrangeira tornou-se célere com a comodidade do uso da internet, podendo a autorização ser feita com antecedência, a qualquer horário do dia e de qualquer país;
- b) a permanência da aeronave estrangeira em território brasileiro passou a ser monitorada eletronicamente, com alertas automáticos aos órgãos de fiscalização após o vencimento do prazo estabelecido na autorização;

- c) melhorou a rastreabilidade dos processos de importação de aeronaves;
- d) foi criado arquivo eletrônico da documentação apresentada no sistema informatizado, sem a necessidade de fotocópias de documentos e arquivos em pastas de papel (método antigo); e
- e) houve maior integração entre organizações governamentais, possibilitando a troca de informações e a realização de operações conjuntas de inteligência para a apreensão de aeronaves.

4.8 SISTEMA ELETRÔNICO DE REGISTRO DE VOO

O Sistema Eletrônico de Registro de Voo foi instituído pela Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, com o objetivo de aperfeiçoar a atividade de supervisão da segurança operacional a cargo da ANAC, mediante a coleta periódica de informações relativas a aeronaves, tripulação, rotas, horários de voo, bem como a verificação das principais causas de atrasos e cancelamentos, detalhados por trecho de voo realizado.

O uso sistêmico dessas informações permite a verificação remota e automatizada do cumprimento de requisitos por parte dos tripulantes (limites de jornada de trabalho, horas de voo, períodos de descanso, habilitações, licenças etc.), das aeronaves (manutenção do Certificado de Aeronavegabilidade, Inspeção Anual de Manutenção etc.) e das empresas (cumprimento de HOTRAN, regularidade de voos etc.), considerando-se a legislação específica.

Além de prover a Agência de informações destinadas à fiscalização e ao cumprimento de regulamentos, o sistema tem a função de fornecer dados para estudos voltados à melhoria da segurança operacional do País. Por meio dessa ferramenta, será viabilizada a elaboração de indicadores de desempenho de segurança operacional, componente fundamental de um adequado Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, conforme preconizado pela International Civil Aviation Organization (ICAO).

Em 26 de abril de 2012, por meio da Portaria ANAC Nº 791, foram estabelecidos os procedimentos de envio das informações referentes às empresas que operam segundo o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Nº 121.

4.9 MANUTENÇÃO DOS PROGRAMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

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

desenvolvidos pela ANAC para o desenvolvimento da segurança operacional na aviação civil.

4.9.1 Boletim de registro de ocorrência aeronáutica

Documento que dá início aos registros de acidentes aeronáuticos, incidentes graves, incidentes aeronáuticos, ocorrências de solo, ocorrências anormais e atos ilícitos que envolvam aeronaves civis brasileiras em território nacional. É produzido de acordo com as informações transmitidas à ANAC pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA), do Comando da Aeronáutica. Em 2012, foram emitidos 492 desses boletins, dos quais 470 foram reportados à ANAC. Esses boletins são encaminhados de acordo com o assunto para as áreas de infraestrutura aeroportuária, segurança operacional e aeronavegabilidade da Agência. Após receber e analisar o boletim cabe à superintendência responsável adotar as medidas administrativas cabíveis.

4.9.2 Relatório de prevenção (RELPREV)

Formulário utilizado por empresas aéreas, indústrias e oficinas para informar à ANAC condições perigosas, capazes de afetar a segurança de voo. Em 2012, foram recebidos 309 relatórios, sendo 227 da competência da ANAC e 82 da competência do DECEA.

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

4.9.3 Manual de gerenciamento da segurança operacional

Contém a Política, o Gerenciamento do Risco, a Garantia da Segurança e a Promoção da Segurança do operador aéreo ou aeroportuário. A elaboração e a adoção do manual são obrigatórios tanto pelos pequenos provedores de serviço da aviação civil (PPSAC) quanto pelos demais provedores de serviço PSAC).

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

Em 2012, a Gerência Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional analisou 170 manuais. Destes, 86 foram aceitos e 84 foram cancelados ou receberam indicação para adequação por não atenderem às normas.

4.9.4 Recomendações de segurança operacional

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

As recomendações estabelecem uma ação ou conjunto de ações que visam à eliminação ou ao controle de riscos.

Em 2012 a ANAC recebeu e analisou 204 Recomendações de Segurança Operacional do CENIPA, efetuando a conclusão e envio de informação aos órgãos emissores.

4.9.5 Sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO)

O SGSO é um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de maneira a apoiar as decisões que devem ser tomadas por uma empresa com relação ao risco de suas atividades diárias, com foco na melhoria contínua da segurança operacional. Entende-se por segurança operacional o estado no qual o risco de lesões às pessoas ou danos aos bens é reduzido ou mantido em um nível aceitável, ou abaixo do mesmo, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos.

A adoção de um sistema de gerenciamento da segurança operacional proporciona, além da melhoria de alocação de recursos e de processos de segurança operacional, a redução do risco de ocorrência de acidentes. O SGSO está fundamentado sobre uma abordagem sistêmica e gerencial primordialmente proativa/preditiva, identificando os riscos à segurança operacional existentes no sistema antes que um evento indesejado ocorra. Considera perigos e riscos que impactam a organização, bem como inclui ferramentas e métodos para controle desses riscos.

Diversos regulamentos da Agência exigem a formação em Curso de Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional para profissionais que desejem assumir cargos de Gestor de Segurança Operacional em Provedores de Serviço da Aviação Civil. Para auxiliar nessa capacitação, a ANAC realiza cursos de SGSO conforme a demanda apresentada pelo mercado. Em 2012, 178 novos profissionais foram capacitados.

4.10 PROGRAMA DE INSPEÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL EM RAMPA

Cabe à Autoridade de Aviação Civil o cumprimento do RBAC 129, Resolução nº 243/2012, que compreende o reconhecimento e aceitação dos processos de certificação das empresas estrangeiras que operam no território brasileiro; a emissão das suas Especificações Operativas; e o conjunto de inspeções de rampa para verificação da conformidade operacional, em consonância com os requisitos da concessão operacional e com o Anexo 6 à Convenção de Chicago de 1944.

A ANAC publicou, em 24 de abril de 2009, o Programa de Inspeções de Segurança Operacional em rampa (PISOR), com o objetivo de estabelecer procedimentos harmonizados e padronizados para a realização de inspeções em rampa em aeronaves estrangeiras nos aeroportos brasileiros. Foram capacitados inicialmente Inspetores no Curso IDISR (*Safety Ramp Inspections Data Exchange Program*) da OACI em Lima, no Peru, em 2009, e novas turmas no Brasil em 2010. Em 2012, 171 ações foram registradas.

4.11 MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS

A ANAC autoriza as operações de serviços aéreos (com controle *a priori*). Entretanto, tal controle não gerava os efeitos de regularidade de pontualidade, garantindo somente a observância dos condicionantes de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica.

Assim, em 2012 foi criado o núcleo de monitoramento para acompanhar as operações das empresas prestadoras de serviços aéreos com base em dois mecanismos para observação das operações de serviços aéreos.

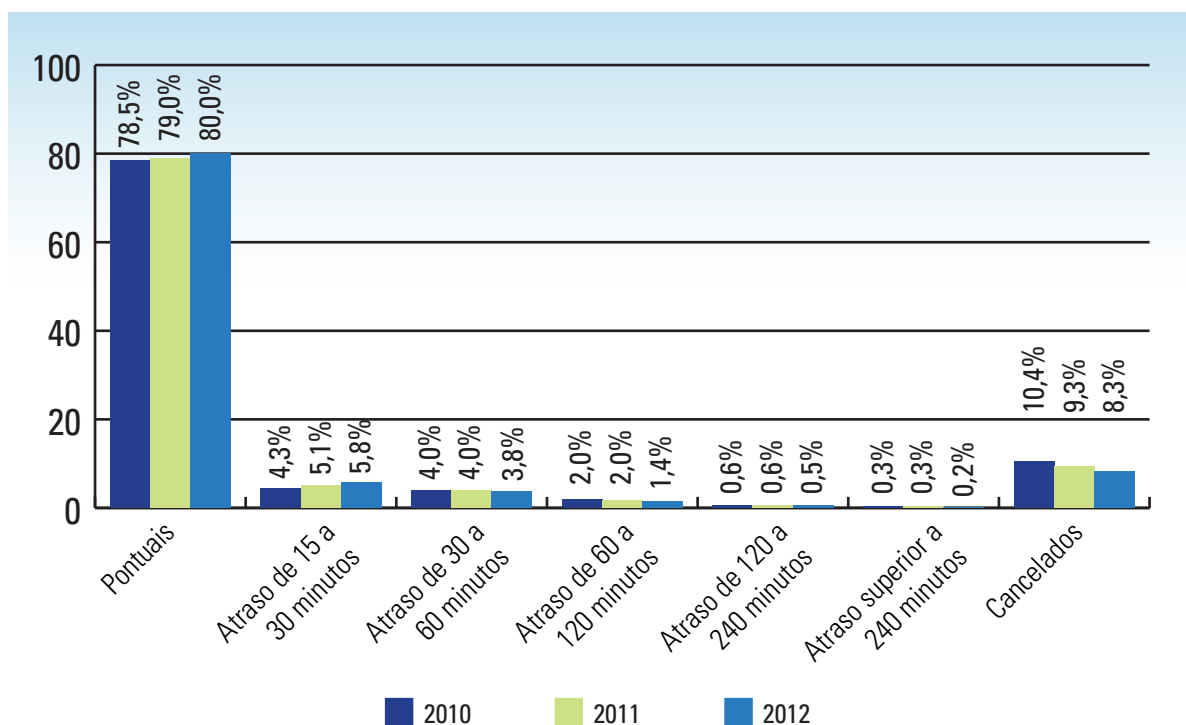
- O monitoramento online é constituído de relatórios gerenciais que, de duas em duas horas, observam a situação das principais empresas aéreas e dos principais aeroportos em operação no país. Por meio de gatilhos automáticos, quando observado um cenário de deterioração da qualidade do serviço, as empresas ou aeroportos são consultados e informam o motivo dos atrasos ou cancelamentos.
- O monitoramento Administrativo consiste no estudo analítico das operações após o envio, por parte das empresas, das operações realizadas. Esse acompanhamento gera os processos administrativos que podem se tornar autos de infração. São observados os índices

de regularidade e pontualidade das empresas ou quaisquer condutas danosas ao sistema de aviação civil, tais como comercialização indevida de bilhetes, operação sem autorização ou má utilização da infraestrutura aeroportuária.

Os primeiros relatórios online foram lançados a partir do acompanhamento das operações de fiscalização para o Carnaval de 2012.

Nos últimos três anos, observou-se uma melhoria dos índices totais de atrasos e cancelamentos, conforme o gráfico a seguir:

Desempenho das empresas em todos aeroportos no último triênio





5 CERTIFICAÇÃO



5 Certificação

A ANAC tem entre suas responsabilidades a realização de Atividades de Certificação, entendidas como uma verificação inicial de atendimento adequado de um determinado conjunto de requisitos para um determinado perfil operacional.

Essas atividades envolvem a certificação de Centros de Instrução, Centros de Treinamento, Empresas Aéreas e Pessoal Técnico e são, para efeito desse Programa, caracterizadas como “por demanda”, uma vez que são realizadas em atendimento a solicitações dos provedores de serviços e do pessoal de aviação civil.

Além disso, após os processos de certificação, é necessário manter um programa de vigilância continuada sobre as operações dos detentores de certificados, sejam elas pessoas físicas ou jurídicas. Essas são as Atividades de Fiscalização, entendidas como uma verificação da manutenção do atendimento aos regulamentos pelos entes regulados. São ações de execução obrigatória e devem ser automaticamente inseridas na carga de trabalho da ANAC, para serem realizadas continuamente.

5.1 SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS – OPERAÇÕES AEROAGRÍCOLAS

As auditorias sobre os operadores agrícolas vêm sendo sistematicamente intensificadas desde o ano de 2010, em função da Resolução ANAC nº 233, de 30 de maio de 2012, que estabeleceu que os operadores agrícolas sejam certificados segundo regras e requisitos do RBHA 137 no momento da obtenção ou renovação da licença de funcionamento.

Após conclusão do processo de certificação supracitado, a ANAC emite o Certificado de Operador Aéreo (COA). Em 2012, foram emitidos 34 COA.

5.2 CERTIFICAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO CIVIL

Para certificar os profissionais da aviação civil, a ANAC exige o cumprimento de requisitos mínimos de saúde, horas de capacitação teórica em escolas certificadas, aprovação em exame teórico, horas de capacitação prática (horas de voo) e aprovação em exame prático (checks).

Os tópicos seguintes demonstram o nível de certificação em alguns desses requisitos em 2012.

5.2.1 Certificados médicos aeronáuticos (CMA)

De acordo com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº67, para a obtenção dos certificados médicos aeronáuticos (que atestam o cumprimento dos requisitos de saúde, variáveis para cada profissão), os profissionais da aviação civil devem realizar inspeção de saúde junto ao Comando da Aeronáutica ou às clínicas credenciadas pela ANAC.

Em 2012 foram emitidos cerca de 76 mil Certificados Médicos Aeronáuticos por médicos e clínicas credenciadas e por juntas de saúde do Comando da Aeronáutica.

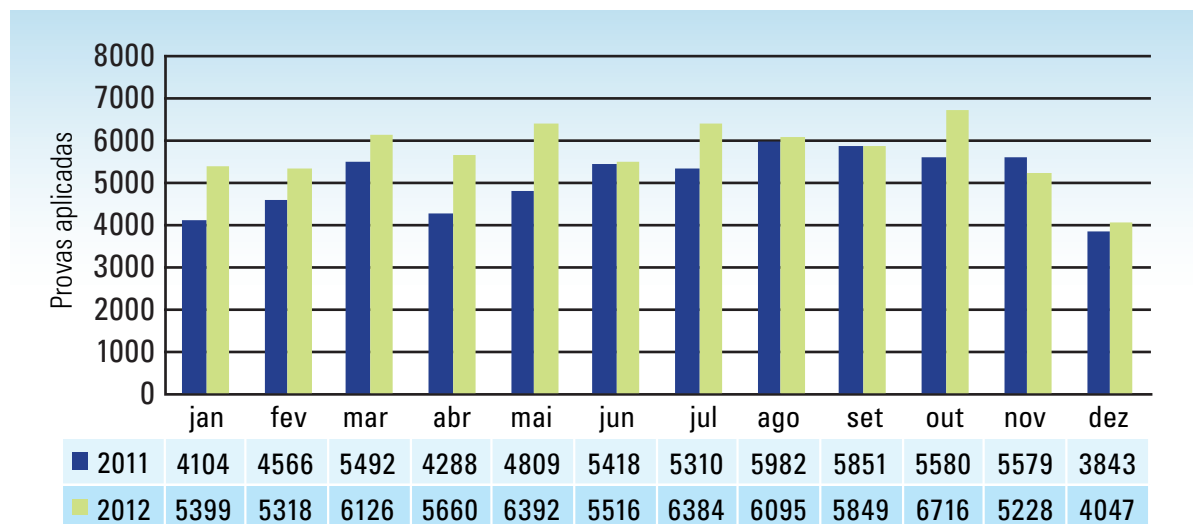
5.2.2 Homologação de cursos para a formação de pessoal

A aprovação em um curso homologado pela Agência é um requisito para obtenção de licenças de aeronautas, mecânicos de manutenção e despachantes operacionais de voo. Além da necessidade de instituições de treinamento e formação serem certificadas pela ANAC, os cursos também devem ser homologados. A seguir o detalhamento dos cursos homologados em 2012:

CURSO	Quantidade
Comissário de Voo	120
Despachante Operacional de Voo	11
Mecânico de Manutenção Aeronáutica	245
Mecânico de Vôo	3
Piloto Privado (Avião e Helicóptero)	424
Piloto Comercial (Avião e Helicóptero)	275
Piloto de Linha Aérea (Avião e Helicóptero)	24
Total	1102

5.2.3 Aplicação de provas online

Para a certificação dos profissionais de aviação civil, é necessária a aprovação em exame teórico (que pode ser realizado na Anac ou em entidades credenciadas). No ano de 2012 foram aplicadas 68.730 provas online no País, 13% a mais que no ano de 2011.



5.2.4 Qualificação para simulação de voo

Assim como a Agência certifica as escolas e os respectivos cursos teóricos, também são certificados os Dispositivos de Treinamento para Simulação de Voo (FSTD) utilizados nessas escolas para cômputo das horas necessárias à formação dos pilotos que pretendem atuar na aviação civil brasileira.

A atividade de qualificação dos referidos dispositivos visa a subsidiar a aprovação dos mesmos para serem utilizados em Programas de Instrução e Programas de Treinamento. Os níveis de qualificação dependem do grau de realismo e do tipo de treinamento que o dispositivo é capaz de oferecer.

A qualificação dos dispositivos é realizada de maneira aderente às regras estabelecidas pelas principais Autoridades de Aviação Civil do mundo, com a finalidade de facilitar a aceitação recíproca da qualificação de preparar os dispositivos nacionais para o RBAC n°60, em elaboração.

Em 2012, foram realizadas 35 qualificações diretas de simuladores de voo (FFS - Full Flight Simulator) e dispositivos de treinamento de voo (FTD - Flight Training Device). As qualificações diretas são aquelas realizadas *in loco* diretamente por equipe de avaliadores da ANAC. As validações, que totalizaram 153 em 2012, são feitas com base na documentação de qualificação emitida pelas autoridades de aviação civil primárias do Estado de instalação do FSTD.

Os dispositivos de treinamento voltados à instrução de voo por instrumentos (Aviation Training Devices – ATD) são qualificados por modelo e não por número de série. Em 2012, a ANAC qualificou 13 modelos de treinadores, além de 22 aeronaves aprovadas para instrução de voo simulado por instrumentos, também conhecido como IFR sob Capota.

Os prazos médios para conclusão dos processos de validação ou de qualificação de simuladores de voo (FFS) e dispositivos de treinamento de voo (FTD) são 67,5 dias e 20 dias, respectivamente.

5.2.5 Serviços online para pessoal da aviação civil

Desde 2011, o atendimento da ANAC a profissionais da aviação civil ficou mais ágil e seguro. Por meio da página da Agência na Internet, é possível encaminhar e imprimir documentos, solicitar serviços, cadastrar dados, registrar horas de voo e acompanhar o andamento de processos.

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

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

Como acessar os serviços online

Código ANAC e obtenção de login e senha

O primeiro passo para acessar os serviços é obter um código ANAC. Para saber como efetuar o cadastro, consulte o **Manual de Solicitação de Código ANAC (CANAC)**

http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Manual_CANAC.pdf

Não é preciso ser um profissional da aviação civil para solicitar o código, ou seja, candidatos que desejem ingressar em uma escola de aviação civil podem obter o código antecipadamente.

Em seguida, acesse o endereço <https://sistemas.anac.gov.br/saci/cadAeronauta/Identificacao.asp> para obter login e senha.

Atualização de dados

Depois de obter código e login, o usuário poderá atualizar seus dados, se necessário, no endereço <https://sistemas.anac.gov.br/SACI/CadAeronauta/Identificacao.asp>. Além de informações como endereço, telefones de contato, e-mail e assinatura digital, a ferramenta permite também a atualização de fotos de identificação.

Registro de Horas de Voo Online (CIV Digital)

Os pilotos da aviação civil devem declarar suas horas de voo para que esse tempo seja considerado nas análises dos processos de licenças e habilitações. A declaração pode ser feita por meio do sistema CIV Digital. Para saber como utilizar o serviço, acesse o Manual de registro de horas de voo online (CIV DIGITAL) http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Manual_CIV.pdf

Consulta de resultados de provas e consulta de situação das carteiras de habilitação

Por meio de seu código ANAC, o usuário pode consultar resultados de provas e exames. Para isso basta acessar o endereço http://www2.anac.gov.br/resultadodosexames/consultas_cct.asp. Para consultar a situação de uma carteira de habilitação, é necessário informar o código ANAC no endereço: <http://www2.anac.gov.br/consultasdelicencias/consultas2.asp>.

5.2.6 Evolução das licenças emitidas:

Ao final de 2012 encontravam-se registradas 6,2 mil licenças em atividade descritas na tabela a seguir. Consideram-se licenças em atividade aquelas cujo detentor possuísse habilitação e Certificados Médicos Aeronáuticos - CMA válidos no momento da contabilização.

Licença - masc. e fem.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total
PCM - PILOTO COMERCIAL - AVIÃO	582	628	680	654	792	1199	1629	6164
PLA - PILOTO DE LINHA AEREA - AVIÃO	597	370	357	258	392	614	315	2903
PPR - PILOTO PRIVADO - AVIÃO	897	1034	1302	1170	1507	1926	2935	10771
PCH - PILOTO COMERCIAL - HELICÓPTERO	209	133	140	150	263	311	507	1713
PPH - PILOTO PRIVADO - HELICÓPTERO	187	170	151	202	410	450	736	2306
PLH - PILOTO DE LINHA AEREA - HELICÓPTERO	103	66	67	74	124	110	135	679
Total	2575	2401	2697	2508	3488	4610	6257	24536

*Os números apresentados na guia "Total" representam a soma de todas as licenças já emitidas.
Atualização: 31/12/2012.

Saiba Mais

PLA: Piloto de Linha Aérea (piloto aeronaves que fazem voos de linha aérea regular).

PCM: Piloto de Voo Comercial (piloto táxi aéreo e aeronaves fretadas em que há comercialização do voo).

PPR: Piloto Privado (piloto apenas aeronaves particulares em que não há comercialização do voo).

O piloto PCM pode atuar como PPR e o PLA pode atuar como PPR e PCM também, pois é uma evolução da carreira, no qual o auge é o PLA de linha aérea internacional.

5.2.7 Licenças emitidas e válidas

	Homens	Mulheres	Totais
PPH – Piloto Privado – Helicóptero	3.622	87	3.709
PCH – Piloto Comercial – Helicóptero	2.704	54	2.758
PLH – Piloto de Linha Aérea – Helicóptero	1.022	12	1.034
Total de Pilotos de Helicóptero	7.348	153	7.501
	Homens	Mulheres	Totais
PPR – Piloto Privado – Avião	20.284	394	20.678
PCM – Piloto Comercial – Avião	14.036	206	14.242
PLA – Piloto de Linha Aérea – Avião	6.065	38	6.103
Total de Pilotos de Avião	40.385	638	41.023
	Homens	Mulheres	Totais
COM – Comissário	3.964	7.910	11.874

Fonte: SACI/ANAC em 31/12/2012

5.2.8 Proficiência Linguística

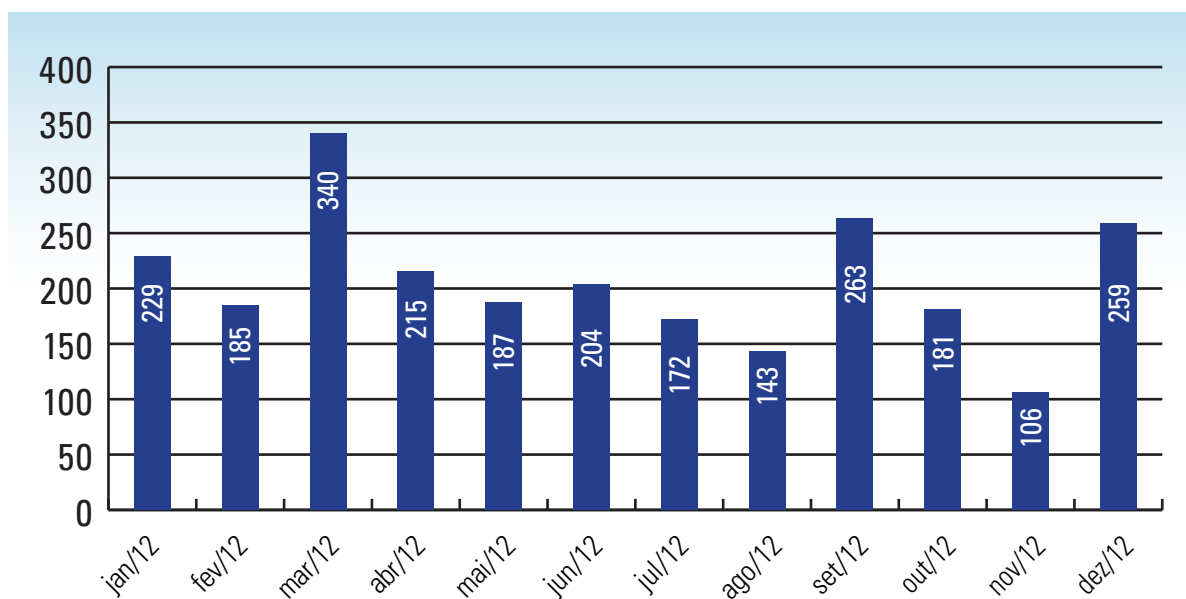
Todos os pilotos envolvidos em operações aéreas com aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro devem apresentar, em seus Certificados de Habilitação Técnica, a averbação de proficiência linguística em inglês (autorizados a compor a tripulação técnica os pilotos que comprovarem proficiência linguística nível 4, 5 ou 6).

Cabe à ANAC, como Autoridade de Aviação Civil, a responsabilidade de certificar o grau de proficiência linguística de pilotos de aviões e helicópteros. Para que tais pilotos comprovem proficiência linguística, devem demonstrar habilidade de falar e entender a linguagem utilizada em comunicações radiotelefônicas, por meio da realização de um teste de inglês, o Santos Dumont English Assessment.

Os testes podem ser realizados, também, em estabelecimentos credenciados pela ANAC, após análise do setor de Proficiência Linguística da ANAC.

Além dos testes de proficiência linguística, a ANAC também realiza fiscalizações correntes, que são análises de processos de obtenção de certificados de proficiência linguística. No ano de 2012, foram realizadas 2.484 fiscalizações correntes.

Distribuição das fiscalizações correntes realizadas no ano de 2012



Níveis de Proficiência Linguística

Comunicações radiotelefônicas entre pilotos de aeronaves, controladores de tráfego aéreo e operadores de estações aeronáuticas requerem o uso das fraseologias padronizadas e exigem facilidade para alcançar entendimento mútuo por meio do uso de habilidades linguísticas apropriadas. Com o objetivo de alcançar maior segurança na aviação civil, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em seu Anexo 1, dita normas e requisitos com relação à proficiência linguística de pilotos, controladores e operadores.

Níveis de proficiência linguística em cada habilidade, conforme OACI: expert (6), avançado (5), operacional (4), pré-operacional (3), elementar (2) e pré-elementar (1), sendo que a menor nota que atingir em qualquer das habilidades supramencionadas corresponderá à nota final.

Para que um piloto seja autorizado a viajar internacionalmente, deverá atingir ao menos o nível operacional (4) como nota final.

5.3 TRANSPORTE DE ARTIGOS PERIGOSOS

Além de regular e fiscalizar, em 2012 a ANAC autorizou 21 empresas a realizar o transporte de artigos perigosos.

TIPO DE EMPRESA	AUTORIZADAS
OPERADOR AÉREO 121	5
OPERADOR AÉREO 135	16
TOTAL	21
Total de Pilotos de Helicóptero	7.501

Quantidade de cursos e examinadores certificados pela ANAC para realizar treinamentos sobre transporte de artigos perigosos:

TIPO DE EMPRESA	AUTORIZADAS	CURSOS	INSTRUTORES
ENTIDADE DE ENSINO ARTIGO PERIGOSO	29	226	69

5.4 AERONAVEGABILIDADE

Todo país que fabrica ou executa modificações em aeronaves ou outros produtos aeronáuticos (motores ou hélices) utilizados no transporte aéreo e também opera aeronaves de transporte aéreo civil público ou privado, tem obrigatoriedade, perante a OACI, de acordo com o Anexo 8 à Convenção de Chicago, de manter uma organização de certificação e supervisão aeronáutica. Essa obrigação visa garantir a segurança de voo por intermédio do cumprimento de requisitos técnicos e da observação de boas práticas de gestão e execução da manutenção desses produtos. O termo aeronavegabilidade diz respeito a esse conjunto de processos e requisitos dos quais depende o bom desempenho do produto aeronáutico. Em termos práticos, aeronavegável é a qualidade da aeronave que é capaz de decolar, voar e pousar em segurança. Em termos técnicos, aeronavegável significa que a aeronave está em conformidade com o projeto de tipo aprovado e em condições de uso. As ações da ANAC nesse contexto são:

- Certificação do projeto e da produção de aeronaves, motores e hélices, e de outros produtos aeronáuticos incluídos as grandes e pequenas alterações de produtos, projetos de aeronaves de construção amadora e embalagens de produtos perigosos;
- Acompanhamento da aeronavegabilidade continuada das aeronaves (principalmente daquelas fabricadas no Brasil) em operação no país e no

exterior, isto é, aprovação de modificações (Boletins de Serviço, Ordens de Engenharia), emissão de Diretrizes de Aeronavegabilidade e aprovação de critérios de manutenção.

- Supervisão da aeronavegabilidade continuada, que compreende o acompanhamento da autoridade aeronáutica na fase de operação dos produtos, composta por vistorias técnicas de produtos e auditorias, tanto em empresas de manutenção aeronáutica como em operadores do transporte aéreo.

O que é aeronavegabilidade?

Aeronavegabilidade é um termo utilizado para indicar que determinada aeronave (ou seus componentes) encontra-se em condições de operar com segurança e que foram atendidos todos os requisitos estabelecidos no projeto de tipo, manuais e normas da ANAC.

5.5 FROTA DE AERONAVES REGISTRADAS

A frota de aeronaves registradas no Brasil cresceu 35% nos últimos 5 anos, representando uma taxa média anual cumulativa em torno de 6%. Os segmentos de maior crescimento no período foram o de aeronaves experimentais e de construção amadora (em torno de 8%) e de aeronaves de uso privado (em torno de 7%). O ano de 2012 caracterizou-se por uma quase estagnação do crescimento da frota do segmento de aeronaves do transporte público regular (0,8%), fato conhecido desde 2009 quando, após os reflexos da crise mundial de 2008, materializaram-se os efeitos de concentração de empresas e de reorganização de frotas com aumento do tamanho médio de aeronaves em resposta à necessidade de redução de custos. Ressalta-se também o crescimento da frota de aeronaves de instrução privada, de 11,6% em 2012, em grande parte explicada pela demanda de novos profissionais da aviação privada em vários setores, tendo como indutor de destaque o crescimento das atividades aéreas ligadas à exploração de petróleo “off-shore”.

Evolução anual da frota de aeronaves (geral) por categoria de registro:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total de Aeronaves Registradas	14040	14325	14581	14900	15281	14114	14576	15382	16269	17335	18710	19769
Total (sem PET/PEX)	10527	10641	10699	10831	10995	11113	11351	11857	12505	13284	14236	15019
Distribuição por categoria de registro												
Experimentais (PET/PEX)	3513	3684	3882	4069	4286	3001	3225	3525	3764	4051	4474	4750
Privado (TPP)	5803	5921	6026	6166	6257	6337	6472	6787	7228	7835	8491	8989
Transporte Público Não-Regular - Táxi Aéreo (TPX)	1514	1464	1399	1366	1357	1356	1410	1477	1515	1536	1566	1578
Transporte Aéreo Público Regular, Doméstico ou Internacional (TPR)	443	440	408	397	416	432	464	524	571	621	666	679
Instrução privada (PRI)	1341	1338	1351	1338	1343	1369	1364	1366	1386	1406	1494	1667
Outras categorias	1426	1478	1515	1564	1622	1619	1641	1703	1805	1886	2019	2106

Total Aeronaves Registradas: Total de aeronaves registradas na ANAC

Total (sem PET/PEX): Total de aeronaves certificadas, ou seja, sem contar as experimentais

Experimentais (PET/PEX): Aeronaves não certificadas, apenas registradas. (aeronaves de fabricação caseira, ultraleves, balões, dirigíveis, girocópteros, entre outras)

Privado (TPP): Aeronaves de uso privado (aviação executiva, jatinhos, aeronaves e helicópteros de empresas particulares)

Transporte Público Não Regular - Táxi Aéreo (TPX): Aeronaves ou helicópteros de empresas de táxi aéreo

Transporte aéreo público regular, doméstico ou internacional (TPR): Aeronaves de linha aérea que realizam o transporte de passageiros e/ou carga regularmente.

Instrução privada (PRI): Aeronaves para instrução de pilotos (aeronaves que pertencem às escolas de aviação civil).

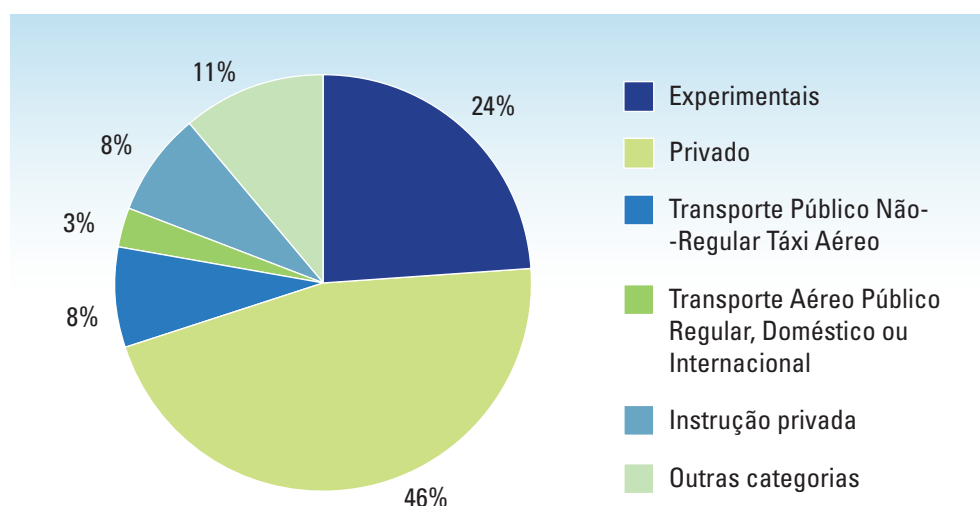
Outras categorias: Aeronaves que estão com o registro pendente ou que não se enquadram nas outras categorias.

Evolução da frota de aeronaves por estado (todos os tipos de aeronave):

UF	TOTAL		
	2010	2011	2012
AC	67	73	77
AL	69	79	86
AM	259	288	299
AP	62	68	70
BA	398	467	492
CE	281	311	322
DF	489	561	592
ES	123	138	168
GO	975	1101	1189
MA	199	233	250
MG	1308	1513	1668
MS	585	650	700
MT	1052	1176	1263
PA	739	818	853

UF	TOTAL		
	2010	2011	2012
PE	179	202	219
PI	134	142	154
PR	1107	1277	1343
RJ	1213	1363	1428
RN	92	104	112
RO	509	217	230
RR	153	168	172
RS	1139	1237	1290
SC	482	545	580
SE	28	36	33
SP	5470	5691	5916
TO	154	173	184
Total geral	17335	18710	19769

Distribuição da frota por categoria de registro (dados de 31/12/2012)



5.6 REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO (RAB)

O Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) funciona como um cartório responsável pelo registro da propriedade das aeronaves brasileiras.

Todas as pessoas que vendem, compram, alugam ou realizam negócios diversos com aeronaves devem apresentar a documentação dessas transações jurídicas para serem inscritas no RAB.

Os requerimentos podem ser encaminhados pelo correio e, ao serem protocolados, podem ter a sua tramitação acompanhada pela Internet mediante a informação da marca da aeronave.

As dúvidas mais comuns sobre a documentação que deve ser apresentada e as taxas que são devidas por cada serviço podem ser esclarecidas no site do Registro (<http://www2.anac.gov.br/rab/>) ou ainda por e-mail (rab@anac.gov.br) ou pelo telefone (21) 3501-5398.

No ano de 2012, o RAB recebeu e respondeu cerca de 17.064 e-mails, atendeu 9.050 telefonemas e, tendo em vista o crescimento dessa demanda, promoveu a melhoria da sua comunicação com os requerentes.

Por ter um papel decisivo na regularização jurídica das aeronaves brasileiras, o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) acumula informações importantes para o mercado de aviação civil. Para melhor atender a essa demanda contínua por dados e relatórios estatísticos da composição de frotas das aeronaves brasileiras, foi criado um novo link no sítio da ANAC, na seção do Registro Aeronáutico Brasileiro (http://www2.anac.gov.br/rab/servicos/certidao_inteiro.asp), facilitando assim o acesso dos fabricantes nacionais e internacionais, além de exportadores e importadores, e de outros interessados de um modo geral.

Diversos órgãos e autoridades brasileiras dependem de informações geradas pelo Registro Aeronáutico Brasileiro, para procederem com a resolução de litígios jurídicos. Essas informações eram solicitadas e prestadas por meio de ofícios, mas passaram a ser disponibilizadas em consulta direta pela Internet, condicionada a cadastro prévio de dados funcionais.

Apesar de a adoção de um sistema eletrônico de consulta ser indubitavelmente mais eficiente e vantajosa, a relação de solicitações ainda não atingiu o patamar desejado de 100%. A fim de convencer os usuários de adotarem essa forma de obter informações, várias estratégias foram implantadas: envio de e-mails e ofícios informativos; realização de ligações; incentivo aos usuários cadastrados à divulgação dessas informações; elaboração de instruções informativas simplificadas.



6 REGULAÇÃO E NORMATIZAÇÃO



6 Regulação e Normatização

A regulação técnica e a regulação econômica, ambas exercidas pela ANAC, são atividades que envolvem a normatização de conceitos, práticas e procedimentos relacionados a diversas áreas da aviação civil.

A regulação técnica busca principalmente a garantia da segurança aos passageiros e usuários da Aviação Civil, por meio de regulamentos que tratam sobre certificação e fiscalização da indústria. Isso porque as operações aéreas precisam cumprir requisitos de segurança e de treinamento de mão-de-obra.

No exercício de suas atribuições institucionais, a Agência pauta sua atuação em consonância com os padrões internacionalmente estabelecidos para o setor e busca a melhoria contínua e a excelência no desempenho de suas atividades, sobretudo quanto ao aprimoramento da qualidade de seus atos normativos. Nesse sentido, a ANAC vem atualizando seus regulamentos e normas.

A regulação econômica de uma determinada atividade econômica comporta níveis diferenciados de intervenção. São as características e a natureza da atividade (existência de falhas de mercado, como a possibilidade de exercício de poder de monopólio, externalidades, assimetrias de informação etc.) que determinam maior ou menor necessidade de regulação por parte do Estado (no caso, do órgão Regulador, que atua em seu nome). O monitoramento do transporte aéreo fornece insumos para a regulação econômica do transporte aéreo, que é feita na forma de monitoramento. A ANAC acompanha o desempenho das companhias aéreas na execução do serviço e analisa, por meio dos dados obtidos de cada operação, como esse serviço tem sido ofertado aos passageiros. Se constatada alguma irregularidade, a Agência pode aplicar sanções às empresas aéreas, entre elas: multas, perda de horário de transporte e até a suspensão ou cassação da concessão pública de transporte aéreo.

Em 2012, a ANAC publicou 7 novos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) e 21 Instruções Suplementares (IS). Além disso, alterou 6 RBAC, 7 IS, um Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) e três Instruções de Aviação Civil (IAC). Foram ainda revogados 7 RBHA e 24 IAC.

Normas	Total
Resoluções	46
Decisões	140
Portarias	2929
Instruções Normativas	11

6.1 SEGURANÇA OPERACIONAL

Além de resoluções que resultaram de consultas e audiências públicas, o quadro abaixo apresenta a publicação de Resoluções da ANAC em 2012 relacionados à com a Segurança Operacional.

	Resolução	Data Publicação	Assunto
1.	Resolução N° 219, 13/03/2012	DOU N° 53, S/1, p. 34, 16/03/2012	Institui o Sistema Eletrônico de Registro de Voo.
2.	Resolução N° 221, 20/03/2012	DOU N° 57, S/1, p. 1, 22/03/2012	Estabelece os requisitos para obtenção de aprovação operacional específica para rotas e procedimentos definidos conforme critérios de navegação baseada em performance - PBN.
3.	Resolução N° 232, 30/05/2012	DOU N° 105, S/1, p. 42-43, 31/05/2012	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 142 – Certificação e requisitos operacionais – Centros de Treinamento de Aviação Civil.
4.	Resolução N° 233, de 30/05/2012	DOU N° 105, S/1, p. 43, 31/05/2012	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n° 137 - Certificação e requisitos operacionais: operações aeroagrícolas.
5.	Resolução N° 237, 05/06/2012	DOU N° 120, S/1, p. 3, 22/06/2012	Aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil n° 61 - Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos.
6.	Resolução N° 243, 07/08/2012	DOU n° 153, S/1, p.58, 08/08/2012	Aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil n° 129.
7.	Resolução N° 246, 18/09/2012	DOU N° 183, S/1, p. 3, 20/09/2012	Revoga a Instrução de Aviação Civil 2225 - Proibição aos Tripulantes de Aeronaves Brasileiras de Ingerir Bebidas Alcolólicas.
8.	Resolução N° 256, 27/11/2012	DOU N° 229, S/1, p.1, 28/11/2012	Revoga a Instrução de Aviação Civil 3401 - Credenciamento de médicos e clínicas médicas.
9.	Resolução N° 257, 27/11/2012	DOU N° 229, S/1, p.2, 28/11/2012	Revoga a Instrução de Aviação Civil 3403 - Instruções para preenchimento do certificado de capacidade física.

	Resolução	Data Publicação	Assunto
10.	Resolução N° 258, 27/11/2012	DOU N° 229, S/1, p.2, 28/11/2012	Revoga a Instrução de Aviação Civil 3510 - Requisitos para operação em espaço aéreo onde se aplica navegação de área-básica (B-RNAV) no âmbito do Eurocontrol.
11.	Resolução N° 259, 07/12/2012	DOU N° 237, S/1, p.4, 10/12/2012	Revoga a Instrução de Aviação Civil 3135 - Voo agrícola noturno.

6.2 AERONAVEGABILIDADE

A regulamentação do setor aéreo é uma atividade de suma importância pois, do ponto de vista de aeronavegabilidade, busca o interesse público pela atualização dos requisitos de segurança.

No ano de 2012, destacam-se os seguintes documentos emitidos:

Instrução Suplementar	Assunto
IS 00-001A, 11/10/2012	Sistema de Dificuldades em Serviço.
IS 21-002A, 05/10/2012	Emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental para veículos aéreos não tripulados.
IS 21-004B, 31/08/2012	Aprovação de grandes modificações em aeronaves com marcas brasileiras, ou que venham a ter marcas brasileiras.
IS 21-013A, 17/08/2012	Instruções para obtenção de aprovação de instalação de equipamentos GNSS (Global Navigation Satellite Systems) stand alone para operações VFR e IFR PBN (Performance-Based Navigation).
IS 21.17-2A, 05/10/2012	Certificação de aeronavegabilidade de planadores e motoplanadores.
IS 21.191-001A, 04/06/2012	Aeronaves de construção amadora.
IS 39-001A, 17/08/2012	Diretrizes de aeronavegabilidade.
IS 43.9-002A, 27/04/2012	Uso e preenchimento do Certificado de Liberação Autorizada (Etiqueta de Aprovação de Aeronavegabilidade).

IS 43.9-003A, 17/08/2012	Caderneta de célula, de motor e de hélice
IS 43.13-004A, 17/08/2012	Procedimentos para reparo de aeronaves avariadas em acidente/incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com avarias estruturais de grande monta.
IS 145-001A, 17/08/2012	Certificação de empresas de manutenção domésticas.
IS 145-002A, 17/08/2012	Certificação de empresa de manutenção estrangeira.
IS 145-003B, 27/07/2012	Situações em que deve ocorrer a análise e aceitação dos Manuais de Procedimentos de Inspeção (MPI) de empresas certificadas RBHA 145.

Resolução	Assunto
Resolução nº 248, 25/09/2012	Aprova condição especial para o avião EMB-145, aplicável ao uso de grandes painéis não tradicionais e não metálicos integrados à estrutura dos assentos de passageiros.
Resolução nº 230, 15/05/2012	Altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 65.
Resolução nº 229, 08/05/2012	Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 111.
Resolução nº 228, 02/05/2012	Revoga o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 37.
Resolução nº 227, 24/04/2012	Aprova a Emenda nº 131 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25.
Resolução nº 226, 24/04/2012	Aprova a Emenda nº 130 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25.
Resolução nº 225, 20/04/2012	Aprova condição especial para o avião EMB-505, aplicável ao sistema de bolsa de ar (airbag) instalado em cintos de segurança de ombro em assentos de múltipla ocupação orientados transversalmente.
Resolução nº 223, 28/03/2012	Aprova a versão em português e inglês da Emenda nº 08 ao RBAC nº 35.
Resolução nº 220, 20/03/2012	Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 45.
Resolução nº 217, 28/02/2012	Revoga dispositivo da Resolução nº 95, de 11 de maio de 2009.
Resolução nº 214, 25/01/2012	Aprova condição especial para o avião EMB-550, aplicável às manobras de rolamento.

Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS)

A ANAC está acompanhando o cenário internacional e trabalhando para o desenvolvimento de regulamentação específica para Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS), sempre visando ao interesse público, que, em uma visão ampla, contempla não só os interesses das empresas do setor, mas também as preocupações da sociedade como um todo.

Neste sentido foi emitida a Instrução Suplementar 21-002 Revisão A, intitulada “Emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental para Veículos Aéreos Não Tripulados”, que orienta a emissão desse certificado para Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) com os propósitos de pesquisa e desenvolvimento, treinamento de tripulações e pesquisa de mercado. O arquivo oficial está disponível no endereço:

<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/IS/2012/IS%2021-002A.pdf>.

6.3 INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Informações Antecipadas sobre Passageiros (API) e Registro de Identificação de Passageiros (PNR)

O API e PNR são sistemas informatizados compostos por uma série de dados dos passageiros e tripulantes coletados pelas empresas aéreas e seu fornecimento às autoridades tem como finalidade a prevenção e repressão a atos de interferência ilícita e a facilitação do desembarço junto às autoridades de controle migratório (Polícia Federal), aduaneiro (Receita Federal), sanitário (Anvisa) e agropecuário (Vigiagro). Essas informações permitem a realização antecipada de uma avaliação de risco possibilitando controles mais eficientes no momento da chegada e saída do país. Essa medida é recomendada pela Organização de Aviação Civil internacional – OACI e adotada em aproximadamente 50 países, como Estados Unidos, França, Austrália e Canadá.

Após a realização da Audiência Pública nº 22/2012, que recebeu 49 contribuições, foi editada a Resolução nº 255/2012, que estabelece regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (API) e do Registro de Identificação de Passageiros (PNR).

Atualização da regulamentação – operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos

O ano de 2012 foi marcado por profunda atualização da regulamentação nacional que trata das operações em aeródromos. A publicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº153) e de resoluções complementares foi o resultado de vários anos de trabalho da Agência.

O RBAC nº 153 (Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência) foi publicado pela Resolução nº 240, de 26 de junho de 2012, e desde sua entrada em vigor, em 30 de dezembro de 2012, se configura como o principal regulamento referente às operações em aeródromos. Os principais avanços com a publicação do RBAC 153 foram a unificação dos diversos requisitos operacionais antes presentes em regulamentos dispersos; o aumento da abrangência da regulamentação, que passou a considerar todo o conjunto dos aeródromos públicos nacionais; a aplicabilidade dos requisitos de acordo com a complexidade da operação (classes), garantindo assim a efetivação dos princípios da proporcionalidade e a isonomia na aplicação dos requisitos; e o aprimoramento dos requisitos anteriores frente às inovações tecnológicas das aeronaves e da própria infraestrutura aeroportuária.

O RBAC nº 153 traz requisitos relacionados à operação e manutenção dos aeródromos, ao sistema de resposta à emergência e ao seu sistema de gerenciamento da segurança operacional, que permeia todas essas atividades com o foco no constante aumento da segurança. Quanto à aplicabilidade, o regulamento abrange todos os aeródromos públicos e os requisitos são exigidos conforme a complexidade do aeródromo, dada pela sua classe, que é determinada em função da média dos movimentos de passageiros processados em um período de três anos. Antes da entrada em vigor do RBAC nº 153, grande parte desses requisitos operacionais era exigida apenas para os aeroportos dentro da aplicabilidade da certificação, aqueles nos quais haviam embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros no ano anterior, conforme o RBAC nº 139.

Paralelamente à publicação do RBAC nº 153, e seguindo o mesmo alinhamento, os demais regulamentos da Agência que trazem requisitos operacionais de aeródromos também foram aprimorados em 2012:

- Resolução nº 236, de 05 de junho de 2012, que estabelece requisitos de aderência para pistas de pouso e decolagem. Consolidou os requisitos de atrito e macrotextura em regulamento único, atualizando os aspectos da regulamentação anterior que se encontrava incompleta e defasada com os padrões e práticas recomendadas pela OACI. Alterou os conceitos de classificação de pista quanto à segurança e restringiu o parâmetro de frequência de medição a aeronaves de asa fixa com motor a reação ou turbo jato;

- Resolução nº 234, de 30 de maio de 2012, que estabelece critérios regulatórios quanto ao Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) em aeródromos civis. Essa resolução consolidou

aspectos normativos até então tratados por diferentes dispositivos regulamentares, oriundos de diferentes organizações (ANAC, DAC e CENIPA). Como principais mudanças, esse documento atualiza os requisitos relativos à planificação de emergência, introduzindo formalmente os conceitos do Plano de Emergência em Aeródromos Civis (PLEM) e do Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), atualizando os requisitos aplicáveis ao Plano Contra incêndio de Aeródromos (PCINC), definindo os requisitos aplicáveis ao Serviço Médico de Emergência (SME) e estabelecendo a rotina dos Exercícios Simulados de Emergência Aeronáutica (ESEA), no padrão modular que está em implantação pela OACI.

6.4 SECURITY

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) publicou, em 06 de novembro de 2012, a Resolução nº 254/2012, que aprova o novo regulamento de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 108), para substituir e atualizar as IAC 108-1001 e 108-1003.

O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108 (RBAC 108), com vigência a partir de 6 de maio de 2013, substitui alguns instrumentos normativos e visa estabelecer os requisitos a serem aplicados pelos operadores aéreos para garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeródromos, de forma a proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

São considerados atos de interferência ilícita os atos ou atentados que coloquem em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, tais como apoderamento ilícito de aeronave em voo ou em solo; manutenção de refém a bordo de aeronave ou nos aeródromos; invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica; introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto; comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave, do aeroporto ou das instalações de navegação aérea e ataques a aeronaves.

A aprovação do RBAC 108 “Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo” está alinhada com as diretrizes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), publicado por meio do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010. O regulamento também prevê, para determinadas classes

de operadores, a elaboração do Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA), que conterá a descrição dos recursos e procedimentos a serem empregados de forma a assegurar o cumprimento do RBAC.

6.5 REGULAÇÃO ECONÔMICA DO SETOR AÉREO

6.5.1 Acompanhamento de mercado do transporte aéreo

A ANAC realiza o acompanhamento das condições de mercado e do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil por meio de dados de oferta, demanda, aproveitamento de aeronaves, participação de mercado, econômico-financeiros, tarifas aéreas e atrasos e cancelamentos.

Os dados de mercado do transporte aéreo são periodicamente registrados pelas empresas aéreas, observada a periodicidade, a especificação e os procedimentos de apresentação estabelecidos pela regulamentação vigente.

Após verificada a consistência, os dados do setor servem a estudos e relatórios divulgados pela Agência, assim como são disponibilizados a todos os interessados. As informações de mercado do transporte aéreo subsidiam estudos de naturezas diversas, políticas e planejamento do setor, tais como: concessão de aeroportos; projeções de demanda; programa de investimentos em aeroportos; estudo de viabilidade econômica do trem de alta velocidade entre Rio de Janeiro/São Paulo; proposta de alocação de slots em aeroportos coordenados; disseminação de informações ao público em geral sobre o modelo de liberdade tarifária; entre outros.

A avaliação do alcance dos objetivos da regulação econômica e das políticas adotadas no transporte aéreo – especialmente, a universalização, a modicidade tarifária, a qualidade dos serviços aéreos e a eficiência operacional – é realizada por meio do acompanhamento e da análise da evolução das cidades atendidas, dos passageiros transportados, dos quilômetros voados, dos percentuais de atrasos e cancelamentos, da tarifa aérea média, da composição de custos e receitas das empresas aéreas, entre inúmeros outros indicadores do setor.

Os principais relatórios divulgados pela ANAC que contemplam dados de acompanhamento de mercado são o Anuário do Transporte Aéreo, os Dados Comparativos e o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas. Eles estão disponíveis a todos os interessados na seção Dados e Estatísticas da página principal da Agência na internet, em www.anac.gov.br.

6.5.2 Liberdade Tarifária

Desde agosto de 2001, vigora no país o regime de liberdade tarifária no transporte aéreo público doméstico de passageiros no Brasil. Por meio dessa medida, ratificada na Lei nº 11.182/2005, foram liberadas as tarifas aéreas de passageiros, de transporte de carga e de malote postal, praticadas pelas empresas de transporte aéreo doméstico em todo o território nacional. Nesse regime, os preços das tarifas aéreas são determinados pelas empresas, com acompanhamento permanente da ANAC. Após 10 anos de vigência, observa-se que o regime de liberdade tarifária permitiu que as forças de mercado (oferta e demanda) passassem a atuar de maneira mais efetiva no transporte aéreo. Com isso, constata-se que os preços das passagens aéreas foram diversificados, as promoções tornaram-se cada vez mais frequentes e o transporte aéreo, antes elitizado, popularizou-se no Brasil tendo em vista a redução no valor das passagens.

As tarifas aéreas podem oscilar de acordo com as condições de mercado. As empresas aéreas precisam ser cada vez mais eficientes no gerenciamento de seus custos e tarifas frente à concorrência para incrementar a quantidade de passageiros, elevar o nível de aproveitamento das aeronaves e obter mais rentabilidade. O regime de liberdade tarifária influencia a concorrência, fator esse que pressiona à redução de preços e, conseqüentemente, gera inclusão social.

De acordo com os dados do monitoramento mensal da Agência, até setembro de 2012, 65% das passagens vendidas custaram até R\$ 300, percentual que sobe para 78% se o valor limite for de R\$ 400,00. Observa-se, ainda, que de 2002 até 2011, o custo médio das tarifas caiu mais de 50%, ou seja, a tarifa média era de R\$ 484,33 em 2002 e caiu para R\$ 271,69 em 2012. Ainda com base no monitoramento, foi observado que a Tarifa Aérea Média Doméstica no primeiro semestre de 2012 foi de R\$ 272,64, valor 36,2% menor em relação ao mesmo período de 2002 – quando a tarifa ficou em R\$ 427,16. A Tarifa Aérea Média Doméstica no acumulado de janeiro a setembro de 2012 foi de R\$ 273,32, valor 0,15% inferior ao mesmo período em 2011 (R\$ 273,74) e 41,69% inferior ao mesmo período em 2002 (R\$ 468,71). No mesmo período apenas 0,23% dos assentos foram comercializados a preços acima de R\$ 1.500. É importante esclarecer que o preço das passagens aéreas é bastante influenciado por questões relacionadas à antecedência da aquisição da passagem, ao dia, ao horário à época do ano da viagem e à época do ano em que acontece a viagem (sazonalidade). Além disso, desde 2011 a alta do preço do barril de petróleo e da taxa de câmbio (R\$/USD) tem afetado fortemente a indústria, especialmente nos custos com combustíveis, arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves (importação) que juntos representam mais da metade dos custos totais.

6.5.3 Classificação e reclassificação de aeroportos para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias

Para que um aeroporto possa arrecadar tarifa aeroportuária, este deve ser previamente classificado para esse fim específico. Os estudos que atendem aos requisitos necessários para que um aeroporto possa ser classificado ou reclassificado como arrecadador de tarifas aeroportuárias são regulamentados por meio da Portaria n.º 1592/GM5, de 07 de novembro de 1984.

O estudo em questão foi iniciado a partir de inspeções nos aeroportos mencionados, expostos por meio de Relatórios de Inspeções Aeroportuárias (RIA). Em seguida foram analisados os requisitos legais expostos e elaboradas as minutas de Portaria para a devida aprovação.

Assim, foram publicadas as Portarias ANAC n.º 700/SRE, de 16 de abril de 2012; e ANAC n.º 30/SRE, de 04 de janeiro de 2013 de classificação dos aeroportos, para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias.

6.5.4 Valor do fator X aplicado nos reajustes das tarifas aeroportuárias

As tarifas aeroportuárias de pouso, permanência e embarque, cobradas pelos administradores de aeroportos brasileiros das companhias aéreas e dos passageiros sempre que é utilizada a infraestrutura para voos domésticos ou internacionais, passaram a ser reguladas por critérios técnicos que visam melhorar a eficiência do setor e a qualidade do serviço oferecido.

Em janeiro de 2012 foram publicadas as resoluções n.º 215/2012 e 216/2012, referentes à metodologia de cálculo do fator X (produtividade) e ao reajuste anual das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso, permanência, e dos preços unificados e de permanência, domésticas e internacionais.

A metodologia de reajuste das tarifas de embarque, pouso e permanência publicadas nesses normativos não foi aplicada aos aeroportos que concedidos (Guarulhos, Viracopos e Brasília) nem ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, concedido em agosto de 2011. Para esses aeródromos, se aplicam as condições tarifárias descritas nos respectivos contratos de concessão. De acordo com a Resolução n.º. 216/2012, os reajustes são aplicáveis apenas aos aeroportos que não possuem condições tarifárias especificadas em seus contratos, ou seja, todos os aeroportos do Brasil com exceção do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante e dos que virão a ser concedidos.

O reajuste das tarifas ocorre anualmente, conforme previsto na Resolução n.º 180/2011, e corresponde à atualização monetária das tarifas aeroportuárias, realizada por meio da aplicação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo

(IPCA), deduzido do fator X. O reajuste dos tetos tarifários de 2012 observou o prazo mínimo de 45 dias para entrar em vigor, a contar da publicação da Resolução no Diário Oficial da União, conforme estabelece o artigo 22 da Resolução nº 180/2011 da ANAC.

O papel do fator X é compartilhar com os usuários os ganhos de produtividade esperados para o setor, simulando o que ocorreria caso o agente regulado operasse em um mercado competitivo. De acordo com a Resolução nº 180/2011, o valor do fator X seria nulo até a definição de sua metodologia de cálculo, o que deveria ocorrer até o ano de 2013. No entanto, considerando que a metodologia de cálculo do fator X foi desenvolvida em tempo para sua aplicação no reajuste previsto para 2012 e tendo em vista os benefícios econômicos advindos de sua aplicação, o presente reajuste já considera os seus efeitos. A aplicação do fator X permitiu que o reajuste caísse de 6,5% (equivalente ao IPCA), para 4,4%.

A nova resolução também agrega os tetos das tarifas de armazenagem e capatazia constantes da Portaria nº. 52/2012, a fim de consolidar todas as tarifas em um único normativo e facilitar a consulta pelos usuários.

Fator X: é o componente que incide na fórmula do reajuste anual, com objetivo de repassar aos consumidores ganhos esperados de produtividade do operador aeroportuário.



7 CONCESSÕES DE AEROPORTOS

7 Concessões de aeroportos

A concessão de aeroportos tem como objetivo principal atrair investimentos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira, promovendo melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, constam nos contratos que foram celebrados e que são rigorosamente fiscalizados pelo Governo por meio da ANAC. As concessões realizadas em 2011 (Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN) e em 2012 (Aeroportos de Brasília/DF, Guarulhos/SP e Viracopos/SP) visam acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda atual e futura pelo transporte aéreo, tendo em vista seu crescimento constante e alguns grandes eventos, como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (Campinas-SP)

O leilão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (Campinas-SP) ocorreu em 06/02/2012. Juntos, os três aeroportos foram arrematados pelo valor total de R\$ 24,5 bilhões, quase cinco vezes o valor mínimo total de R\$ 5,477 bilhões estipulado pelo Governo. As três propostas vencedoras, somadas, representam a maior contribuição fixa ao sistema aeroportuário. Esse montante será recolhido em parcelas anuais, corrigidas pelo IPCA, de acordo com o prazo de concessão de cada aeroporto, em favor do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

O maior ágio ficou com o Aeroporto de Brasília (DF), que obteve oferta de R\$ 4,51 bilhões pelo consórcio InfrAmérica, que reúne as empresas Infravix Participações S/A e Corporación América S/A, com ágio 673,39% superior ao preço mínimo. Em segundo lugar ficou o Aeroporto de Guarulhos (SP), com ágio de 373,51%, oferecido pelo consórcio Invepar ACSA, que reúne as empresas Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – Invepar e a Airports Company South África SOC Limited, cuja proposta foi de R\$ 16,213 bilhões. O Consórcio Aeroportos Brasil composto pelas empresas TPI-Triunfo Participações e Investimentos S/A, UTC Participações S/A e pela francesa EGIS Airport Operation foi o vencedor da disputa pelo Aeroporto de Viracopos (Campinas-SP), com oferta de R\$ 3,821 bilhões, 159,75% acima do preço mínimo.

O leilão, realizado pela ANAC e operacionalizado pela BM&FBOVESPA, durou cerca de três horas e foi disputado por 11 consórcios formados por 28 empresas, nacionais e estrangeiras. A disputa pelos três aeroportos ocorreu de forma simultânea, para estimular a competição. O certame aconteceu sete meses após a decisão do Governo de incluir esses aeroportos no Programa Nacional de Desestatização (PND), por meio do Decreto nº 7.531/2011.

Características dos aeroportos concedidos – Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (Campinas-SP), três dos maiores aeroportos do país, respondem, conjuntamente pela movimentação de 30% dos passageiros, 57% da carga e 19% das aeronaves do sistema brasileiro. Os aeroportos concedidos serão fiscalizados pela ANAC, também gestora dos contratos de concessão.

Fundo Nacional de Aviação Civil – Além da contribuição fixa (preço arrecadado com o leilão), que será paga em parcelas anuais corrigidas pelo IPCA, de acordo com o prazo de concessão de cada aeroporto, os concessionários também recolherão anualmente uma contribuição variável ao sistema, cujo percentual será de 2% sobre a receita bruta da concessionária do aeroporto de Brasília, 10% de Guarulhos e 5% de Viracopos. A arrecadação será direcionada ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que vai destinar recursos a projetos de desenvolvimento e fomento da aviação civil. O objetivo é garantir que os demais aeroportos do sistema aeroportuário nacional também se beneficiem dos recursos advindos da iniciativa privada, especialmente, o sistema de aviação regional. O fundo é administrado pela Secretaria de Aviação Civil (SAC).

Prazos de concessão – Os prazos das concessões são diferenciados por aeroporto: 25 anos para Brasília, 20 anos para Guarulhos e 30 anos para Viracopos. Os contratos só poderão ser prorrogados, uma única vez, por cinco anos, como instrumento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em caso de revisão extraordinária.

Investimentos de longo prazo – Um dos objetivos das concessões é acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda atual e futura pelo transporte aéreo, onde se incluem grandes eventos como a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos. Até o final da concessão de cada aeroporto estão previstos investimentos da ordem de R\$ 4,70 bilhões em Guarulhos, R\$ 8,72 bilhões em Viracopos e R\$ 2,85 bilhões em Brasília. Além disso, os contratos assinados determinam o estabelecimento de padrões internacionais de qualidade de serviço.

Investimentos até a Copa do Mundo – A concessionária de cada aeroporto deverá concluir as obras para a Copa do Mundo de 2014. A multa por descumprimento é de R\$ 150 milhões, mais R\$ 1,5 milhão por dia de atraso. Para o Aeroporto de Brasília, estão previstos nesta fase R\$ 640 milhões em investimentos, incluindo um novo terminal para, no mínimo, dois milhões de passageiros/ano. Para Viracopos, os investimentos até a Copa somarão R\$ 1,18 bilhão, com novo terminal para, no mínimo, 5,5 milhões de passageiros/ano. No caso de Guarulhos, os aportes até a Copa serão da ordem de

R\$ 1,42 bilhão, incluindo o novo terminal, com capacidade para sete milhões de passageiros/ano. Além dos terminais, estão previstas obras em ampliação de pistas, pátios, estacionamentos, vias de acesso, entre outras.

Estágios da concessão de aeroportos

06.02.2012 – Realização do Leilão de Concessão dos aeroportos.

06.02.2012 a 14.06.2012 – Período de habilitação e verificação das obrigações contratuais prévias das proponentes vencedoras

ESTÁGIO	BRASÍLIA	GUARULHOS	VIRACOPOS
Assinatura dos contratos de concessão	14.06.2012	14.06.2012	14.06.2012
Emissão da Ordem de Serviço para início da fase de transferência das operações	23.07.2012	11.07.2012	11.07.2012
Fim da fase de transição e início das operações pelas Concessionárias	01.12.2012	15.11.2012	14.11.2012

14.06.2012 – Assinatura dos contratos de concessão

Todo o processo de concessão, que teve início com a decisão de conceder os três aeroportos e passou pelos estágios de estudos de viabilidade, elaboração do edital, consulta e audiência pública, realização do leilão e assinatura dos contratos, teve duração de um ano, tempo de efetivo trabalho da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, da ANAC, Infraero e outros órgãos de governo. Os aeroportos concedidos são fiscalizados pela ANAC, que também é gestora dos contratos. Os prazos das concessões são diferenciados por aeroporto: 30 anos para Viracopos, 25 anos para Brasília e 20 anos para Guarulhos. Após a celebração do contrato, cada aeroporto concedido é administrado por uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), isto é, uma nova empresa formada pelo consórcio vencedor do leilão, em sociedade com a Infraero, que detém 49% de cada SPE. A Infraero, empresa pública federal, continua administrando 63 aeroportos no país, responsáveis pela movimentação de 67% do total de passageiros.

Como acionista relevante, a Infraero participa das principais decisões da companhia, sendo acompanhada pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência da República. Os dividendos decorrentes de sua participação acionária nos três aeroportos concedidos serão utilizados para investimentos nos outros 63 aeroportos da rede. As obras em curso nos aeroportos concedidos continuarão a ser executadas pela Infraero. As novas serão de responsabilidade da concessionária de cada aeroporto.

11 e 23/07/2012 – Emissão da ordem de serviço e início da transferência das operações

A Ordem de Serviço é um documento emitido e publicado pela ANAC que autoriza as concessionárias a iniciar a fase de transferência das operações e a fase de ampliação do aeroporto, para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviço. Esse documento é exigido para a eficácia do contrato e demais obrigações contratuais. Para a emissão da Ordem de Serviço, foi solicitada à concessionária a comprovação da contratação das apólices de seguro que garantem a continuidade e eficácia das operações realizadas no aeroporto.

Após a emissão da Ordem de Serviço, as concessionárias tiveram o prazo 10 dias para apresentar o Plano de Transferência Operacional (PTO) à ANAC - que teve 20 dias para analisar e emitir parecer (favorável ou não) ao documento. Com a aprovação, a operação do aeroporto foi feita pela Infraero com acompanhamento da concessionária durante três meses.

Para o início das obras, a ANAC analisou o Projeto Básico. Esse documento é produzido pela concessionária, que visa comprovar a capacidade de atendimento dos requisitos previstos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). O Projeto Básico deve ser apresentado no prazo de até 90 dias após a emissão da Ordem de Serviço.

11 e 23/07/2012 – Emissão da ordem de serviço e atualização monetária

A atualização monetária das tarifas aeroportuárias, estabelecidas nos Contratos de Concessão dos aeroportos de Guarulhos e Viracopos, também é feita após a emissão da Ordem de Serviço. As Decisões N°66, N°67 e N°77, estabelecem os critérios para alteração dos valores vigentes, conforme disposto em contrato. As tarifas aeroportuárias dos aeroportos concedidos tiveram o valor atualizado após 30 dias, a contar da data de publicação das Decisões. A tarifa de embarque paga pelos passageiros, fixada anteriormente em R\$ 21,57 para aeroportos de categoria 1, passou para R\$ 21,14 nos três aeroportos, já considerando a incidência do ATAERO (Adicional Tarifário de 35,9%, instituído pela Lei nº 7.920/89).

As tarifas aeroportuárias são valores pagos à concessionária pelas companhias aéreas ou pelo operador da aeronave. Essas tarifas correspondem aos procedimentos de conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia dentro dos aeroportos. A tarifa de embarque é a única paga pelo passageiro e tem a finalidade de remunerar a prestação dos serviços, instalações e facilidades disponibilizadas pela concessionária.

Conforme previsto no contrato, a atualização monetária deverá considerar o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumulado no período compreendido entre a publicação do Edital e a emissão da Ordem de Serviço. Os demais reajustes ocorrerão anualmente a partir desta data. Destaca-se que esse reajuste incidiu sobre as tarifas previstas no Edital do Leilão nº 02/2011, publicado em 15 de dezembro de 2011.

A atualização das tarifas aeroportuárias tem como objetivo preservar o equilíbrio econômico-financeiro estabelecido no contrato. Os valores das tarifas dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos ficaram abaixo do valor praticado pelos demais aeroportos de categoria 1 do país. Essa diferença ocorre por conta do reajuste feito pela ANAC, por meio da Resolução nº 216/2012, publicada no início do ano, que alcança todos os aeroportos públicos do país, exceto os concedidos, que têm regras próprias.

Veja abaixo quadro com os tetos das tarifas de embarque doméstico e internacional praticadas pelos referidos aeroportos, além de comparativo com as tarifas anteriores.

Vigência	Tarifa de embarque ¹ (R\$)	
	Doméstico	Internacional ²
2011	20,66	36,57
2012 (Infraero) ³	21,57	38,18
Concessões ⁴	21,14	37,42

Notas

- 1) Valores acrescidos do Adicional Tarifário de 35,9%, instituído pela Lei nº 7.920/89.
- 2) De acordo com a Lei 9.825/99, ao valor da tarifa de embarque internacional será acrescido o adicional no valor de U\$ 18,00 (Adicional do FNAC).
- 3) Resolução nº 216, de 31 de janeiro de 2012.
- 4) O reajuste considera o IPCA acumulado entre os meses de dezembro/11 e junho /12, conforme item 6.4 dos contratos de concessão, e incide sobre as tarifas publicadas no Edital nº 02/2011, constantes do Anexo 04 - Tarifas.

14 e 15/11 e 01/12/2012 – Fim da fase de transição e início das operações pelas concessionárias

A concessionária do Aeroporto de Viracopos assumiu em 14/12/2012 as operações do aeródromo. O novo operador de Guarulhos começou a administrar o aeroporto em 15/11/2012 e a Concessionária de Brasília, em 1º/12/2012.

A transferência das operações da Infraero para as novas concessionárias iniciou o Estágio 3 dos contratos de concessão. Nos três meses seguintes, mediante acordo entre a concessionária de cada aeroporto e a Infraero, as operações das concessionárias foram assistidas pela Infraero, responsável por prestar as informações e esclarecimentos necessários à operação aeroportuária.

O fim do Estágio 3 encerra também a Fase I-A, iniciada após assinatura dos contratos de concessão, em 14 de junho de 2012. Com a conclusão dessa fase, as atividades de manutenção e exploração dos aeroportos foram integralmente transferidas à concessionária vencedora do leilão de cada um deles.

Concessão dos aeroportos de Galeão (RJ) e Confins (MG)

O processo de concessão dos aeroportos do Galeão e de Confins foi anunciado pelo Governo Federal em 21 de dezembro de 2012, como parte do “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, um conjunto de medidas para melhorar a qualidade dos serviços e da infraestrutura aeroportuária do País.

À ANAC cabe a elaboração das minutas do Contrato e Edital do Leilão conforme os estudos de viabilidade aprovados pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR).



8 SUSTENTABILIDADE

8 Sustentabilidade

8.1 COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS NA AVIAÇÃO CIVIL

Durante o ano de 2012, a ANAC participou de diversos eventos sobre iniciativas de utilização de combustíveis alternativos na aviação civil nacional e internacional, entre eles o Sustainable Aviation Biofuel Brazil (SABB), no Grupo de Trabalho sobre Combustível Alternativo da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), e o Acordo de Cooperação entre Brasil e Estados Unidos para o uso de Combustível Alternativo na Aviação.

O SABB é uma iniciativa da Boeing, Embraer e Fapesp para o estudo de rotas para Biocombustíveis Sustentáveis para Aviação no Brasil. O projeto tem como objetivo reunir um conjunto diversificado de partes interessadas (*stakeholders*) para criar uma rota de alto nível com base em conhecimentos locais e internacionais e enfrentar os desafios únicos de implementar uma indústria de biocombustíveis sustentáveis para aviação no Brasil. As principais características do Projeto são: 1- Participação em exercícios e discussões de construção de cenários. 2- Modelamento biofísico e técnico-econômico de rotas.

Os principais assuntos abordados foram: visão global do Projeto; matérias-primas; tecnologias de refino; sustentabilidade; políticas e incentivos; logística e apoio; lacunas de pesquisa e desenvolvimento; e conceitos e conclusões finais.

Os seminários do SABB para debate sobre utilização de biocombustíveis de aviação no Brasil ocorreram em diversas cidades brasileiras conforme o calendário:

- 1º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em São Paulo – SP / 25 a 26 de Abril.
- 2º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em Piracicaba – SP / 22 a 23 de Maio.
- 3º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em Campinas – SP / 11 a 12 de Julho.
- 4º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em Belo Horizonte – MG / 22 a 23 de Agosto.
- 5º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em Brasília – DF / 12 a 13 de Setembro.
- 6º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em Rio de Janeiro – RJ / 17 a 18 de Outubro.
- 7º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em São José dos Campos – SP / 28 a 29 de Novembro.
- 8º Seminário do Grupo de Trabalho SABB em São Paulo – SP / 12 de Dezembro.

8.2 PROTEÇÃO AMBIENTAL NA AVIAÇÃO CIVIL: EMISSÕES DE GASES DE AERONAVES COM MOTORES A TURBINA

Conforme estabelecido na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, é de competência da ANAC a determinação do cumprimento dos requisitos de certificação aeronáutica. Uma preocupação crescente das autoridades é a avaliação do impacto ambiental referente à emissão de poluentes e do estabelecimento de requisitos impondo limites quanto aos níveis de emissão.

De acordo com o Decreto nº 6.780, de 18 de Fevereiro de 2009, que estabelece a Política Nacional de Aviação civil (PNAC) esforços também devem ser envidados no sentido de estabelecer ou fazer cumprir acordos com órgãos nacionais e internacionais que contribuam para a conservação e a manutenção do meio ambiente.

Nesse sentido, a ANAC decidiu indicar um especialista para participar na reunião do CAEP/ICAO para as discussões sobre emissões de gases de motores em aeronaves e combustíveis alternativos de aviação para o grupo de trabalho sobre emissões de gases poluentes das aeronaves com motores a turbina WG3/CAEP/ICAO - Comitê de Proteção Ambiental (CAEP) da Organização Internacional de Aviação Civil – OACI.

A finalidade da participação da ANAC nessas atividades é inserir os especialistas da autoridade brasileira nas discussões e elaboração de novos requisitos relacionados à proteção ambiental, que são atividades essenciais para a certificação de produtos aeronáuticos da aviação civil. Além disso, tem o propósito de manter a projeção conquistada pela autoridade aeronáutica brasileira nesse fórum de certificação internacional.

O objetivo da reunião do CAEP da ICAO é estabelecer limites de emissões compatíveis com o avanço tecnológico de projeto de motores e aeronaves.

Eventos realizados:

- Reunião do Grupo de Trabalho WG3/CAEP/ICAO em Gilbert – EUA / 13 a 17 de Fevereiro.
- Reunião do Grupo Diretor do CAEP SG/CAEP/ICAO em São Petersburgo – Rússia / 10 a 14 de
- Reunião do Grupo de Trabalho WG3/CAEP/ICAO em Seattle – EUA / 7 a 10 de Agosto.

As reuniões foram sobre a introdução de novos regulamentos e requisitos em termos de emissões de gases como NOx (óxido de nitrogênio), CO (monóxido de carbono) e HC (hidrocarbonetos não queimados). A partir daí, também será

discutida a inclusão de regulamentos para o gás CO₂ (dióxido de carbono). Na primeira reunião em Gilbert foi debatida a obtenção da métrica que será utilizada para a medição do CO₂. A segunda reunião, em São Petersburgo, foi uma reunião do Grupo Diretor que encaminha as diretrizes para todos os grupos de trabalho, tanto para o grupo de emissões de gases quanto os grupos de ruído, operações e análises econômicas. A terceira reunião em Seattle foi para discutir os métodos de certificação para as emissões de CO₂ como métodos de ensaio em voo, conformidade e instrumentação.

Na primeira reunião foi obtida a métrica que será utilizada para a medição do CO₂ em aeronaves. Essa decisão levou aproximadamente dois anos para a obtenção da métrica. A reunião do Grupo Diretor alertou os grupos de trabalho sobre o atraso na obtenção dos novos regulamentos. Por essa razão foi necessário acelerar os trabalhos a serem apresentados na reunião da OACI em fevereiro de 2013 em Montreal. A reunião de Seattle do grupo de emissões foi realizada para acelerar o processo de obtenção dos novos regulamentos de CO₂. Apesar de conseguir definir alguns parâmetros para os requisitos de certificação, ainda restam indefinições quanto à aplicabilidade das aeronaves.

8.3 PROTEÇÃO AMBIENTAL: REQUISITOS DE CERTIFICAÇÃO DE RUÍDO PARA AERONAVES

Uma preocupação crescente das autoridades é a avaliação do impacto ambiental referente à emissão de poluentes e ruído oriundo das operações de aeronaves civis. Conforme estabelecido na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, é de competência da ANAC a determinação do cumprimento dos requisitos de certificação aeronáutica.

Segundo o Decreto 6.780, de 18 de Fevereiro de 2009, a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) tem como objetivos:

- Minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente é dever de todos, principalmente dos órgãos, entidades e pessoas vinculados à aviação, particularmente no que diz respeito a ruídos e emissão de gases dos motores das aeronaves e impactos da infraestrutura;
- Estimular a adoção de mecanismos visando atenuar tais efeitos é ação que se faz necessária para a proteção do meio ambiente. Esforços também devem ser envidados no sentido de estabelecer ou fazer cumprir acordos com órgãos nacionais e internacionais que contribuam para a conservação e a manutenção do meio ambiente.

Nesse contexto, desde 2007, o Brasil tem participado ativamente nas discussões do Grupo de Trabalho Working Group “WG1-Ruído Aeronáutico”

do Comitê CAEP/ICAO por meio de representantes da ANAC que trabalham diretamente com a certificação de ruído externo de aeronaves nacionais e internacionais.

O Grupo de Trabalho WG1-Ruído Aeronáutico tem por objetivo revisar e manter atualizados os requisitos de certificação de ruído para aeronaves, assegurando que as tecnologias atuais de redução de ruído, economicamente viáveis, sejam devidamente incorporadas nos projetos de aeronaves.

As reuniões técnicas do grupo são atividades integrantes dos ciclos de trabalho do Comitê de Proteção Ambiental de Aeronaves (CAEP), com vigência de três anos. Na primeira reunião do WG1 em 2012 foram apresentados os resultados do Painel de Especialistas Independentes (IEP), que determinou o atual estado das tecnologias para redução de ruído aeronáutico, de forma a embasar tecnicamente a definição de requisitos de ruído mais restritivos para novos projetos de aeronaves.

A segunda reunião do WG1 em 2012 foi o último encontro realizado no ciclo de trabalho do CAEP/9. Dessa forma, essa consistiu uma preparação final para a reunião deliberativa do CAEP/9 prevista para ocorrer em fevereiro de 2013.

No final de cada ciclo de trabalho, uma reunião deliberativa do CAEP/ICAO é realizada com a participação de diversos Estados membros (países). Como resultado final dos trabalhos, novos padrões e práticas recomendadas para proteção ambiental são estabelecidos e incorporados no Anexo 16 da Convenção da Chicago.

A finalidade da reunião do CAEP da ICAO é estabelecer limites de emissões e ruído compatíveis com o avanço tecnológico de projeto de aeronaves e seus respectivos motores.

Dentre os principais resultados obtidos nos eventos, destacam-se:

- Elaboração de uma proposta de um novo requisito para a certificação de ruído de novos projetos de tipo de aeronaves;
- Familiarização da autoridade brasileira com as novas tecnologias de redução de ruído a serem implementadas nos novos projetos de novas aeronaves;
- Inclusão da área acadêmica nacional brasileiros nas discussões sobre novas tecnologias para redução de ruído aeronáutico.

8.4 AÇÃO CIVIL PÚBLICA SOBRE RUÍDO EM FORTALEZA - COMITÊ ANAC/DECEA – GT VII: RUÍDO

Em atendimento à solicitação contida na Recomendação nº 40/2011, da Procuradoria da República no Estado do Ceará, a ANAC criou um grupo de trabalho para estudo da matéria que trata de “Queixa de abuso socioambiental sobre a cidade de Fortaleza, decorrente do excessivo barulho dos aviões comerciais que utilizam o Aeroporto Internacional Pinto Martins”.

Foram realizados encontros periódicos, estudos acerca do tema tratado, análise da situação atual do ruído nas imediações do aeroporto e simulações numéricas para diferentes cenários com seus efeitos na população afetada. Com base nos resultados obtidos, o Grupo de Trabalho elaborou Relatório Técnico contendo os estudos desenvolvidos e as recomendações visando à redução do impacto de ruído causado pelas operações do Aeroporto de Fortaleza.

Ruído de helicópteros no Rio de Janeiro

Em 2012, em função de reclamações da população residente em bairros onde há grande circulação de helicópteros, como Lagoa, Jacarepaguá e Humaitá, diversas ações foram tomadas em conjunto pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA), com participação da ANAC, COMAER/DECEA, Infraero e outros órgãos interessados.

Reuniões com os órgãos envolvidos foram realizadas, de forma que os helicópteros mantenham maior distância das áreas habitadas.

Como solução foram definidas novas rotas e procedimentos para helicópteros, para maior afastamento de áreas habitadas e conseqüente redução do incômodo gerado, de forma a proteger a população afetada pelo ruído aeronáutico gerado pela operação de helicópteros no Rio de Janeiro.

Controle da fauna nas imediações de aeródromos

Com a criação da ANAC, foi instituída a necessidade de se definir quais responsabilidades caberiam à Agência e quais caberiam ao Comando da Aeronáutica (COMAER), no que tange ao gerenciamento do risco provocado pela fauna às operações aéreas, como o risco aviário. Segundo o Plano Básico de Gerenciamento do Risco Aviário, do Comando da Aeronáutica, risco aviário é aquele representado pela utilização, concomitante, do espaço aéreo por aves e aeronaves, que acaba por permitir que ocorram colisões entre esses.

Assim, além de se constituir como um marco regulatório fundamental para a definição de atribuições dos órgãos reguladores e fiscalizadores envolvidos, a Lei nº 12.725, de 12 de outubro de 2012, é a primeira legislação brasileira que trata especificamente do assunto e, ao atribuir sanções administrativas a seus infratores, espera-se que vá auxiliar na redução do volume de incidentes envolvendo fauna e aeronaves no Brasil.

Essa lei estabelece regras que visam à diminuição do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com espécimes da fauna nas imediações de aeródromos.

8.5 A REDE AMBIENTAL E A ARTICULAÇÃO COM OUTROS ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Em 2012 a ANAC destinou uma equipe de trabalho para elaborar estudos técnicos sobre o tema. Além disso, em outubro, a Diretoria da Agência editou a Instrução Normativa nº 64, que estabeleceu a Rede Ambiental, um fórum de caráter consultivo que se destina a promover a gestão eficaz dos aspectos ambientais da aviação civil na esfera de atuação da ANAC.

Desde a criação da Rede Ambiental os assuntos referentes ao tema são tratados de forma coordenada entre as diversas áreas da Agência. A ANAC também tem atuado em parceria com os ministérios do Meio-Ambiente e de Ciência e Tecnologia e Inovação quanto à questão da elaboração dos inventários de emissão do setor de aviação civil, tendo participado de diversas reuniões com técnicos desses ministérios, além de ter prestado assessoria para o cálculo de emissões a órgãos como a Fundação Estadual do Meio-ambiente de Minas Gerais.

A iniciativa da Rede Ambiental tem por alvo o público externo que demanda a ANAC em assuntos ambientais, tais como Ministério do Meio Ambiente, Secretarias Estaduais de Meio Ambiente, IBAMA, Ministério Público, entre outros.

O motivo da criação de uma rede ambiental foi fornecer à Diretoria da ANAC um foro consultivo sobre as questões ambientais que tocam à Agência, incluindo as demandas externas a ela, como as provenientes de outros órgãos públicos, bem como o tratamento multidisciplinar do assunto.

Coleta Seletiva de resíduos recicláveis

O Decreto nº 5.940, de 25 de outubro de 2006, institui a separação dos resíduos recicláveis descartados pelos órgãos e entidades da administração pública

federal direta e indireta, na fonte geradora, e a sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis.

Conforme preconiza o decreto a ANAC promoveu em 2012 a coleta seletiva de lixo seco reciclável na sede e nas unidades da Agência em Porto Alegre, São Paulo e São José dos Campos. Foram habilitadas nessas unidades para receberem o material recolhido as seguintes entidades:

- Brasília - Associação de Catadores de Materiais Recicláveis do Distrito Federal.
- São Paulo - COOPERCAPS - Cooperativa de produção, coleta, triagem, beneficiamento e comercialização de materiais recicláveis da Capela do Socorro.
- São José dos Campos - Cooperativa de produtos recicláveis do Jardim São Vicente.
- Porto Alegre – Associação dos Recicladores de Resíduos da Zona Norte.

Essas Cooperativas e Associações recolheram na ANAC mais de 30 toneladas de resíduos recicláveis. Em Porto Alegre foram recolhidos 95 kg de papel, 6 kg de plásticos e 40 kg de outros. Em Brasília foram 9020 kg de papel sulfite, 5310 kg de papelão, 335 kg de plástico e 5610 kg de jornais.

Redução no consumo de papel e gastos com água e energia elétrica

O ano de 2012 apresentou redução na utilização de insumos como papel, água e energia elétrica em relação a 2011, de acordo com a tabela:

Recurso Consumido	Quantidade		Valor	
	Exercícios			
	2012	2011	2012	2011
Papel	9.144 resmas	10.350 resmas	R\$ 77.299,32	R\$ 87.327,35
Água	2.4861,8 m ³	2.6666,44 m ³	R\$ 242.895,83	R\$ 287.343,04
Energia Elétrica	4.176.422,46 KWh	4.280.839,44 KWh	R\$ 1.924.635,88	R\$ 1.947.224,74
			R\$ 2.244.831,03	R\$ 2.321.895,13

O consumo de papel na ANAC e insumos de impressão teve uma diminuição gradual a partir de 2011, com a contratação de empresa para *outsourcing* de impressão. Houve ações de implantação de centros de impressão com equipamentos de maior capacidade em locais estratégicos, diminuindo consideravelmente o quantitativo de impressoras utilizadas na ANAC. A padronização da impressão frente e verso também passou a ser padronizada.

Apesar de não ter sido possível ainda priorizar atividades relacionadas com a adesão a programas de sustentabilidade, a ANAC já cumpre boa parte das recomendações e diretrizes de sustentabilidade, tais como racionalização dos gastos com energia elétrica (redução do tempo de funcionamento de máquinas e equipamentos, especialmente nos horários de ponta, interruptores de luz setorizados, imóveis com grande área envidraçada para aproveitar a luz natural, adoção de lâmpadas fluorescentes, revisão dos contratos de fornecimento, ajustando a demanda ao consumo etc), água (banheiros equipados com torneiras automáticas e sanitários com bacia acoplada), papel (impressão em frente e verso com papel reciclado e em ilhas), telefonia (instalação de telefonia por IP em todas as unidades), dentre outros.

Ainda no ano de 2012 foi criado um catálogo de materiais a serem disponibilizados nos Almojarifados da ANAC, evitando a ociosidade de insumos e gastos com materiais subutilizáveis.

9 REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012. Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

BRASIL. Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 05 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 08 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 12.648, de 17 de maio de 2012. Altera dispositivos das Leis nos 7.920, de 12 de dezembro de 1989, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 9.825, de 23 de agosto de 1999, 12.462, de 5 de agosto de 2011, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e 5.862, de 12 de dezembro de 1972; revoga o Decreto-Lei no 1.896, de 17 de dezembro de 1981; e dá outras providências.

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

BRASIL. Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004. Dispõe sobre a criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais denominadas Agências Reguladoras, e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999. Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989. Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária, e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

BRASIL. Decreto nº 7.821, de 05 de outubro de 2012. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Isenção de Vistos de Curta Duração para Portadores de Passaportes Comuns, firmado em Bruxelas, em 8 de novembro de 2010.

Brasil. Decreto nº 7.531, de 21 de julho de 2011. Dispõe sobre a inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND dos Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro e Viracopos, no Estado de São Paulo, e Presidente Juscelino Kubitschek, no Distrito Federal, e dá outras providências.

BRASIL. Decreto 7.168, de 05 de maio de 2010. Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC.

BRASIL. Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

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

BRASIL. Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006. Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento.

BRASIL. Decreto nº 5.940, de 25 de outubro de 2006, institui a separação dos resíduos recicláveis descartados pelos órgãos e entidades da administração pública federal direta e indireta, na fonte geradora, e a sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 09, de 05 de junho de 2007. Aprova a Norma Operacional de Aviação Civil – Noac que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 151, de 07 de maio de 2010. Institui o Sistema Decolagem Certa – DCERTA.

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

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução ANAC nº 213, de 09 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a recomposição tarifária decorrente da Medida Provisória nº 551 e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução ANAC nº 215, de 30 de janeiro de 2012. Estabelece, para os anos de 2012 e 2013, a metodologia de cálculo do Fator X e o valor a ser aplicado no reajuste das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência referente aos aeroportos enquadrados na Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução ANAC nº 216, de 30 de janeiro, de 2012. Reajusta os tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticas e internacionais, referentes aos aeroportos enquadrados na Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011, incorpora os tetos das tarifas de armazenagem e capatazia e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução ANAC nº 218, de 28 de fevereiro de 2012. Estabelecer procedimentos para divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular de passageiros.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução ANAC nº 219, de 13 de março de 2012. Institui o Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 221, de 20 de março de 2012. Estabelece os requisitos para obtenção de aprovação operacional específica para rotas e procedimentos definidos conforme critérios de navegação baseada em performance.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 223, de 28 de março 2012. Aprova a versão em português e inglês da Emenda nº 08 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 35.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 225, de 17 de abril de 2012. Aprova condição especial para o avião EMB-505, aplicável ao sistema de bolsa de ar (airbag) instalado em cintos de segurança de ombro em assentos de múltipla ocupação orientados transversalmente.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 226, de 24 de abril 2012. Aprova a Emenda nº 130 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 227, de 24 de abril de 2012. Aprova a Emenda nº 131 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 233, de 30 de maio de 2012. Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 137.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 234, de 30 de maio de 2012. Estabelece critérios regulatórios quanto ao Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) em aeródromos civis.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 240, de 26 de junho 2012. Aprova o RBAC nº 153 e a Emenda nº 01 ao RBAC nº 139 e altera a Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 243 de 07 de agosto de 2012. Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 129.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 245, de 04 de setembro, de 2012. Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 248, de 25 de setembro de 2012. Aprova condição especial para o avião EMB-145, aplicável ao uso de grandes painéis não tradicionais e não metálicos integrados à estrutura dos assentos de passageiros.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução da ANAC nº 253, de 30 de outubro de 2012. Permite elevar em até mil vezes os valores das multas a serem aplicadas por infrações que causem grave dano à prestação do serviço ou aos usuários.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 254, de 06 de novembro de 2012. Aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 255, de 13 de novembro de 2012. Estabelece regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (API) e do Registro de Identificação de Passageiros (PNR).

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

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

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

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

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

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

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

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Portaria nº 2.437, de 13 de novembro de 2012. Concede Certificado Operacional Provisório à Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Portaria nº 1.096/SRE, de 1º de junho de 2012. Estabelece os modelos para a divulgação no site da ANAC dos percentuais de atrasos e de cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular de passageiros no Brasil e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Portaria ANAC nº 791/SSO, de 26 de abril de 2012. Estabelece os procedimentos para fornecimento das informações de voo e envio dos arquivos de dados do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Portaria nº 52/SRE, de 09 de janeiro de 2012. Estabelece os tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, altera os valores das tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia sobre cargas importadas e a serem exportadas fixados pela Portaria nº 219, de 27 de março de 2001, e pela Portaria nº 544/GM5, de 1º de julho de 1986, e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Portaria nº 1.592/GM5, de 07 de novembro de 1984. Delega competência ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil para classificar os aeroportos nacionais e dá outras providências.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Portaria ANAC nº 700/SRE, de 16 de abril de 2012. Classifica os aeroportos para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Instrução Normativa nº 64, de 30 de outubro de 2012. Estabeleceu a Rede Ambiental da ANAC.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Instrução Normativa nº 66, de 13 de novembro de 2012. Institui o Programa de Fortalecimento Institucional da ANAC.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Decisão nº 31, de 03 de abril de 2012. Defere parcialmente pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 21.191(g)(1) do RBAC nº 21.

