



Agência Nacional de Aviação Civil
Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5
Brasília-DF – CEP: 71.608–900

Relatório da Audiência Pública sobre o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil – PSOE-ANAC, realizada em 30 de abril de 2009, no auditório da 6ª Gerência Regional desta Agência, localizada na cidade de Brasília/DF.

1. Introdução

De acordo com o disposto no Aviso de Audiência Pública publicado no Diário Oficial da União nº 71, de 15 de abril de 2009, seção 3, página 20, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 14 de abril de 2009, resolveu submeter à audiência pública proposta de Resolução dispendo sobre o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil – PSOE-ANAC.

O texto objeto do Aviso pôde ser previamente acessado no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>.

As análises das contribuições encaminhadas por meio de formulário próprio através do endereço eletrônico audienciapublica.psoe@anac.gov.br serão apreciadas individualmente no item 3 do presente Relatório.

A audiência pública ocorreu no dia 30 de abril de 2009, das 10 às 13 horas, no auditório da Sexta Gerência Regional - GER 6, em Brasília, localizado no Setor de Hangares, Lote 4 - Aeroporto Internacional de Brasília.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;*
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;*
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e*
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.*

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 12 horas do dia 29 de abril de 2009, por meio do endereço eletrônico audienciapublica.psoe@anac.gov.br.



O tempo concedido a cada orador previamente inscrito por correio eletrônico foi de quinze minutos. Os oradores foram alertados para concluírem suas manifestações faltando um minuto para o término desse prazo.

Além disso, foi facultada a inscrição de oradores durante a audiência pública, no máximo até decorridos sessenta minutos do início da sessão, observado o máximo de dez minutos por explanação, ficando as mesmas condicionadas à disponibilidade de tempo. Segue abaixo a lista dos inscritos.

Inscrições para Manifestação Verbal - Audiência Pública – 30/04/2009				
Ordem	Tipo	Nome	Vínculo	Observações
1º	Prévia	Jorge Kersul Filho	CENIPA E CNPAA	
2º	Prévia	Marcelo Honorato	CENIPA	
3º	Prévia	Fernando de Almeida Cruz	CENIPA E CNPAA	
4º	Prévia	Luiz Cláudio Magalhães Bastos	SERIPA VI	
5º	Prévia	Luís Cláudio Lupoli	CENIPA	
6º	Prévia	Daniel Ramalho Guillaumon	TAM	

A mesa foi presidida pelo Sr. Edison Bernardes dos Santos, Superintendente Executivo e de Planejamento Institucional desta ANAC, ao qual competiu dirimir as questões de ordem e decidir conclusivamente sobre os procedimentos adotados na audiência. Para assegurar o bom andamento dos trabalhos, o Presidente da Mesa detinha poderes para conceder e cassar a palavra, bem como determinar a retirada de pessoas que eventualmente estivessem perturbando a ordem e o bom andamento dos trabalhos. Além do Presidente, a mesa foi composta pelos seguintes membros:

- Ana Carolina Pires da Motta, Gerente Técnico da Secretaria Geral;
- Ricardo Senra de Oliveira, Gerente-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos;
- Doris Vieira da Costa, Gerente-Geral de Certificação e Operações da SIE;
- Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues, Gerente-Geral de Acompanhamentos de Serviços Aéreos da SSA;
- Jefferson de Lucena Costa, Gerente de Vigilância das Operações da Aviação Geral da SSO;
- Paulo Cesar Wanke, Procurador Federal junto a ANAC e;
- Alayde Avelar Freire Sant'Anna, Ouvidora da ANAC.

O evento seguiu a seguinte programação:

Horário	Evento
10h	Abertura
10h10	Leitura dos procedimentos
10h20	Apresentação sobre a proposta de resolução
10h50	Pronunciamento dos oradores previamente inscritos pela <i>internet</i> Pronunciamento dos oradores inscritos durante a audiência (até 60 sessenta minutos contados do início da sessão)
13h	Encerramento

O Presidente da Mesa declarou abertos os trabalhos às 10:02 hs, procedendo a leitura dos procedimentos e das regras da Audiência Pública. Em seguida, a Sra. Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues, Gerente-Geral de Acompanhamentos de Serviços Aéreos, realizou a apresentação formal da Resolução proposta. Tal apresentação abordou basicamente os seguintes aspectos:

- Requisitos da OACI;
- Ações Implantadas pelo Brasil; e
- Objetivos, abrangência e conteúdo do PSOE-ANAC.

Durante a execução dos trabalhos da audiência, a mesa manifestou-se apenas sobre os aspectos relativos à compreensão da proposta de resolução ora em apreço. As manifestações correspondentes às exposições orais do CENIPA, que foram entregues à mesa formalmente através do formulário F-200-22(01.08), bem como as implicações e desdobramentos da política proposta passarão a ser apreciadas individualmente no item 2 do presente Relatório.

Encerradas as manifestações orais, o Presidente da Mesa agradeceu a presença de todos e encerrou os trabalhos às 11:33hs..

2. Análise das manifestações entregues formalmente durante a audiência pública

→ Manifestação nº 1

○ Dados do colaborador

Nome: Marcelo Honorato	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: 61 – 3182-9455	E-mail: m.honorato@ig.com.br



- **Trecho da minuta a ser discutido**

Art. 1º da Proposta de Resolução ANAC e Prefácio do PSOE-ANAC:

Art 1º Aprovar o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC), em cumprimento ao estabelecido no Art.3º do PSO-BR, que orienta a ANAC a elaborar e aprovar seu PSOE, contendo requisitos como órgão regulador e para os seus entes regulados, relacionados com o Gerenciamento da Segurança Operacional, visando contribuir para aumentar continuamente a segurança das operações da aviação civil no Brasil.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art 1º Aprovar o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC), em cumprimento ao estabelecido no Art.3º do PSO-BR, que orienta a ANAC a elaborar e aprovar seu PSOE, contendo requisitos como órgão regulador, **no exercício de sua competência prevista no art.8º da Lei 11.182/2005, e como Elo-SIPAER, nos termos do art. 5º, do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982**, para os seus entes regulados, relacionados com o Gerenciamento da Segurança Operacional, visando contribuir para aumentar continuamente a segurança das operações da aviação civil no Brasil.

- **Justificativa**

A ANAC não possui competência para regular o SIPAER, conforme expressa a sua própria Lei de Criação, desse modo, essa Agência NÃO atua no SIPAER como órgão regulador, mas sim como Elo-SIPAER, nos termos do art. 5º, do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982.

A Lei 11.182/2005, art. 8º, inciso XXI também estabelece tal negativa de competência:

XXI- regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, COM EXCEÇÃO das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de



equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.

Esta sugestão corrige tal equívoco, bem como proporciona o saneamento prévio deste ato administrativo, sob pena de NULIDADE.

A competência para regular (normatizar) o SIPAER é da Autoridade Aeronáutica, conforme ainda estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica, sendo tal função de Estado conferida ao COMAER, conforme prevê a Lei Complementar nº 97/99, sendo que tal normatização deve ser procedida por orientação do CENIPA, Órgão Central do SIPAER, de acordo com determinação do Decreto nº 87.249/1982, utilizando-se de Normas de Sistemas, como também determina o Decreto acima mencionado:

Art. 3º - Ao CENIPA compete:

1 – a orientação normativa do Sistema;

7 – a elaboração, a atualização e a distribuição das Normas do Sistema;

É certo que o PSOE-ANAC detém também matérias de sua competência normativa, elencadas no art. 8º da Lei 11.182/2005, quando então a referida Agência age como Regulador, mas também possui matérias de competência de um Sistema externo, o que demonstra a necessidade de mencionar tal diferença, sob pena de se compreender que a ANAC estaria atuando como órgão regulador em matérias SIPAER, o que é absolutamente vedado por sua própria Lei de criação e por seu Decreto Regulamentador.

○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que o artigo da Resolução é específico sobre as responsabilidades da ANAC em consonância com o PSO-BR, não cabendo, portanto, incluir legislações específicas de outros Sistemas.

➔ **Manifestação nº 2**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Luís Cláudio Lupoli	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: (não informado)	E-mail: dpc@cenipa.aer.mil.br

○ **Trecho da minuta a ser discutido**



Art.8º A ANAC é uma entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial e atua como autoridade de aviação civil, assegurando-lhe, nos termos da Lei Nº 11.182, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de suas competências. Como tal, a ANAC é responsável pela regulação e fiscalização da aviação civil em todo território nacional brasileiro.

o **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art.8º A ANAC é uma entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial e atua como autoridade de aviação civil, assegurando-lhe, nos termos da Lei Nº 11.182, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de suas competências. Como tal, a ANAC é responsável pela regulação e fiscalização da aviação civil em todo território nacional brasileiro, **exceto quanto ao Sistema de Controle de Espaço Aéreo e ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.**

o **Justificativa**

A ANAC não possui competência para regular o SIPAER, conforme expressa a sua própria Lei de Criação, desse modo, essa Agência NÃO atua no SIPAER como órgão regulador, mas sim como Elo-SIPAER, nos termos do art. 5º, do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982.

A Lei 11.182/2005, art. 8º, inciso XXI também estabelece tal negativa de competência:

XXI-regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, COM EXCEÇÃO das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.

Esta sugestão concilia o texto do PSOE-ANAC a sua própria Lei de criação e seu Regulamento, evitando que ocorra a NULIDADE do ato administrativo.



- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada foi utilizada para adaptar o texto à idéia original.

→ **Manifestação nº 3**

- **Dados do colaborador**

Nome: Marcelo Honorato	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: 61 – 3182-9455	E-mail: m.honorato@ig.com.br

- **Trecho da minuta a ser discutido**

Art.9º A supervisão da Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira é dividida entre a ANAC e o COMAER, cabendo à ANAC a fiscalização e a regulação da aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao controle do espaço aéreo e à investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art.9º A supervisão da Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira é dividida entre a ANAC e o COMAER, cabendo à ANAC a fiscalização e a regulação da aviação civil, exceto nos assuntos controle do espaço aéreo e à investigação e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.

- **Justificativa**

O texto está em frontal desconformidade com o próprio texto de criação da ANAC, bem como com o Decreto Regulamentador da referida Lei Ordinária, especificamente onde se estabelecem as competências da ANAC, como se segue:

Lei 11.1 82/2005, art. 8º:

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

Decreto 5.731/2006:



§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.

Vale observar que a omissão voluntária da palavra PREVENÇÃO também não poderá se afirmar por qualquer forma de interpretação, pois contraria princípios fundamentais de hermenêutica legislativa, tais como: vedação de interpretação de norma em contrariedade a sua literalidade e proibição de dilatação de competência administrativa por presunção.

O SIPAER é dotado de atividades de investigação e prevenção, no entanto, como demonstra o Decreto 87.249/82, sempre no intuito único e exclusivo de preservação da vida humana e de recursos materiais, ou seja, somente visando à prevenção de acidentes, sem interferência de aspectos econômicos ou mesmo de regulamentação de concessão de um serviço público. Desse modo, a investigação nada mais representa que uma forma de prevenção, de forma que a retirada da palavra "prevenção", dentre as competências normativas da Autoridade Aeronáutica, que sempre atua por orientação do CENIPA, carece até de lógica.

Importante salientar que a competência no aspecto de prevenção existe para os Elos-SIPAER, figura que a ANAC atua no Sistema, porém, limitada a tarefas de execução, conforme prevê o Decreto 87.249/82. Caso o Elo-SIPAER tenha alguma sugestão para normatizar o Sistema, deverá encaminhá-lo ao CENIPA, o que equivale a estabelecer a proibição de exercer a competência normativa do sistema aos então Elos-SIPAER:

Art. 5º - Aos Elos do SIPAER compete:

- 1 - a execução das atividades que lhes forem cometidas, segundo as normas elaboradas pelo CENIPA;**
- 2- a elaboração e o encaminhamento ao CENIPA dos relatórios e outros documentos relativos ao desempenho da atividade, aos resultados obtidos, ao material empregado e aos demais assuntos pertinentes ao Sistema;**
- 3- a remessa, para apreciação do CENIPA, de sugestões que visem o aperfeiçoamento do Sistema;**



- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que o texto do PSOE-ANAC se refere a atividades e não Sistemas e ressalta que a atividade de prevenção é atribuição de todos, conforme artigo 87 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e artigo 1º, §2º do Decreto 87.249, de 7 de junho de 1982.

Art. 87 da Lei 7.565. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.

§ 2º do Art. 1º do Decreto 87.249 - A prevenção de acidentes aeronáuticos é responsabilidade de todas as pessoas físicas e jurídicas envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem como com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica em território brasileiro.

➔ **Manifestação nº 4**

- **Dados do colaborador**

Nome: Fernando de Almeida Cruz	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: (não informado)	E-mail: aju@cenipa.aer.mil.br

- **Trecho da minuta a ser discutido**

Art. 10º do PSOE-ANAC:

Ausência do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982, dentre a legislação que fundamenta o PSOE-ANAC.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Inclusão do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982, dentre os diplomas elencados no art. 10 do PSOE-ANAC.

- **Justificativa**

O Decreto 87.249, de 07 de junho de 1982 estabelece as competências da ANAC, como Elo-SIPAER, em obediência ao inciso XXXIV, do art. 8º, da Lei 11.182/2008 (Lei de criação da ANAC).



XXXIV— integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER

Desse modo, o Decreto tem a finalidade de apresentar as competências administrativas executórias que a ANAC possui, enquanto Elo-SIPAER, bem como demonstrar quais órgãos ainda existem no SIPAER, que certamente interagem no segurança operacional brasileira.

Em função de a ANAC desempenhar atividades de prevenção, como qualquer órgão SIPAER, inseridas no PSEO-ANAC, o Decreto 87.249/82 é a norma que regulamenta tais atividades, portanto, fundamento importante para a execução do próprio PSEO-ANAC.

○ Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que este artigo é específico sobre as responsabilidades da ANAC em consonância com o PSO-BR, não cabendo, portanto, incluir legislações específicas de outros Sistemas.

➔ Manifestação nº 5

○ Dados do colaborador

Nome: Luís Cláudio Lupoli	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: (não informado)	E-mail: dpc@cenipa.aer.mil.br

○ Trecho da minuta a ser discutido

Art.12 A Agência Nacional de Aviação Civil, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, tem como competência a regulação e fiscalização das atividades de aviação civil, incluindo a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com o objetivo de promover a segurança e a eficiência da aviação civil brasileira.

○ Texto sugerido para alteração ou inclusão

Art.12 A Agência Nacional de Aviação Civil, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, tem como competência a regulação e fiscalização das atividades de aviação civil, incluindo a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, **exceto quanto ao Sistema de Controle de Espaço Aéreo e ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos**, com o objetivo de promover a segurança e a eficiência da aviação civil brasileira.

○ Justificativa



A ANAC não possui competência para regular o SIPAER, conforme expressa a sua própria Lei de Criação, desse modo, essa Agência NÃO atua no SIPAER como órgão regulador, mas sim como Elo-SIPAER, nos termos do art. 5º, do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982.

A Lei 11.182/2005, art. 8º, inciso XXI também estabelece tal negativa de competência:

XXI-regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, COM EXCEÇÃO das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.

Esta sugestão concilia o texto do PSOE-ANAC a sua própria Lei de criação e seu Regulamento, evitando que ocorra a NULIDADE do ato administrativo.

○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada foi utilizada para adaptar o texto à idéia original.

➔ **Manifestação nº 6**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Luís Cláudio Lupoli	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: (não informado)	E-mail: dpc@cenipa.aer.mil.br

○ **Trecho da minuta a ser discutido**



Art. 17 §2º A supervisão de que trata este artigo será feita por meio de um quadro de Inspetores da Aviação Civil – INSPAC, capacitados em SGSO, que ficam responsáveis por inspecionar aeronautas, aeronaves e todos os provedores de serviços por ela regulados, bem como toda a documentação relevante.

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art. 17 §2º A supervisão de que trata este artigo será feita por meio de um quadro de Inspetores da Aviação Civil – INSPAC, capacitados em SGSO, que ficam responsáveis por inspecionar aeronautas, aeronaves e todos os provedores de serviços por ela regulados, bem como toda a documentação relevante, **exceto quanto às matérias do SIPAER e SICEAB, cuja supervisão cabe ao Órgão Central do SIPAER e ao DECEA, respectivamente.**

○ **Justificativa**

A ANAC não possui competência para supervisionar as matérias de competência do SIPAER e SICEAB, em razão de sua exclusão expressa dentre as competências dessa Agência Reguladora, conforme consigna sua Lei de Criação (art. 8º, inciso XXI):

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, COM EXCEÇÃO das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normatizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.

A citada função de SUPERVISÃO é destinada, no âmbito do SIPAER, ao seu Órgão Central do SIPAER, nos termos do art. 3º, do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982:

Art. 3º - Ao CENIPA compete:

2 – a supervisão técnica do desempenho da atividade sistêmica, através da análise dos relatórios e outros dados elaborados e encaminhados pelos Elos do Sistema;



Desse modo, há que constar a ressalva: **“exceto quanto às matérias do SIPAER e SISCEAB, cuja supervisão cabe ao Órgão Central do SIPAER e ao DECEA, respectivamente.”** pois compatibiliza a norma criada (Art. 17 §2º - à competência legal que detém a ANAC, provendo validade à regras, sob pena de NULIDADE do ato administrativo.

○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, que o artigo está em consonância com o estabelecido no Art. 12 do PSO-BR e refere-se unicamente aos servidores da Agência e seus entes regulados.

➔ **Manifestação nº 7**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Marcelo Honorato	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: 61 – 3182-9455	E-mail: m.honorato@ig.com.br

○ **Trecho da minuta a ser discutido**

Art.36 Este PSOE-ANAC considera, nos seus requisitos, a existência de uma estrutura e processo, independentes da Agência, para conduzir as investigações de acidentes e de incidentes aeronáuticos, cujo objetivo precípua é o de apoiar o gerenciamento da segurança operacional no âmbito da aviação civil brasileira.

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art.36 Este PSOE-ANAC considera, nos seus requisitos, a existência de uma estrutura e processo, independentes da Agência, para conduzir as investigações de acidentes e de incidentes aeronáuticos, cujo objetivo precípua é o de apoiar o gerenciamento da segurança operacional do Estado brasileiro.

○ **Justificativa**

A alteração proposta visa a ajustar o texto do PSOE-ANAC ao PSO-BR, visto que o Programa Nacional (BR) consigna que o âmbito de atuação do SIPAER dilata-se por todas as atividades aéreas realizadas no território nacional, sob o manto do Estado brasileiro, e não somente quanto às atividades da aviação civil brasileira.



Há que se observar que não é em razão de o PSOE-ANAC ser um programa específico para a aviação civil brasileira que a atuação do SIPAER também se limite às atividades deste ramo da aviação, pois não há tal restrição em existe em competência legal.

O ajuste se faz necessário para que o PSOE-ANAC siga exatamente os contornos definidos no PSOE-BR, programa esse base para o desenvolvimento do PSOE-ANAC.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, e informa que a sugestão apresentada será acatada com relação à ampliação do âmbito para o Estado Brasileiro, conforme previsto no PSO-BR.

➔ **Manifestação nº 8**

- **Dados do colaborador**

Nome: Fernando de Almeida Cruz	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: (não informado)	E-mail: aju@cenipa.aer.mil.br

- **Trecho da minuta a ser discutido**

Art.43 A GGIP, como Elo Executivo do SIPAER na ANAC, é responsável final pela coordenação do processo de análise das recomendações de segurança operacional resultantes de investigações de acidentes e incidentes graves pelo CENIPA.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art.43 A GGIP, como Elo Executivo do SIPAER na ANAC, é responsável final pela coordenação do processo de análise das recomendações de segurança operacional resultantes de investigações de acidentes e incidentes graves pelo CENIPA **destinadas a este Elo-SIPAER ANAC.**

- **Justificativa**

Preliminarmente, a ANAC não detém competência normativa em matérias SIPAER, desse modo, não pode INOVAR, estabelecendo novas regras sobre matérias SIPAER. A competência de SUPERVISÃO TÉCNICA, e CONTROLE, nos termos do Decreto 87.249, de 07 de junho de 1982, é apenas do Órgão Central, o CENIPA, conforme itens 2 e 3 do art. 3º:



Art. 3º - Ao CENIPA compete:

2 - a supervisão técnica do desempenho da atividade sistêmica, através da análise dos relatórios e outros dados elaborados e encaminhados pelos Elos do Sistema;

3 - o controle da atividade sistêmica dos órgãos e elementos executivos, diretamente ou através da participação nas inspeções realizadas pelo Estado-Maior da Aeronáutica;

No mérito, as RSO são emitidas para os Elos-SIPAER, não podendo um ELO-SIPAER ser coordenador de outro Elo-SIPAER, segundo está atualmente estruturado o SIPAER.

A inclusão dos termos: "**destinadas a este Elo-SIPAER ANAC**" imprime LEGALIDADE ao artigo (pois sanea nulidade por uso de competência que não possui a ANAC) e gera conformidade do dispositivo aos Princípios do Sistema, especialmente à organização sistêmica do SIPAER, que se desenvolve de forma horizontal, havendo tão somente seu Órgão Central atuando com funções de Supervisão, ao contrário do disposto neste artigo 43.

○ **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, que a Seção I "Dos Responsáveis pelo Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional na ANAC" refere-se, unicamente, conforme se depreende do título da seção, ao gerenciamento do assunto no âmbito da ANAC.

➔ **Manifestação nº 9**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Marcelo Honorato	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: 61 – 3182-9455	E-mail: m.honorato@ig.com.br

○ **Trecho da minuta a ser discutido**

Art.74 O PRAC assegurará o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas, tanto no âmbito da ANAC como de seus entes regulados. A principal preocupação é garantir a comunicação livre e proativa e a implantação de uma política não punitiva no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, exceto em casos que envolvam negligência ou violação intencional.



○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art.74 O PRAC assegurará o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas, tanto no âmbito da ANAC como de seus entes regulados. A principal preocupação é garantir a comunicação livre e proativa e a implantação de uma política não punitiva no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, **exceto em casos (EXCLUSÃO do termo ; que envolvam negligência)** ou violação intencional.

○ **Justificativa**

REITERAMOS a presença de vício de competência, já externados em outra F-200-22(01-08) quanto a toda a Seção VII, assim como a questão de duplicidade de empregos de meios públicos.

Porém, este artigo, além de incidir nos equívocos já demonstrados (abaixo repetidos), também contraria Princípio basilar do SIPAER, que é a proibição de utilização de informações provenientes do Sistema de Reportes Voluntários para fins administrativos ou judiciais, exceto quando houve ato ilícito doloso.

Desse modo, soma-se ao vício de competência (nulidade) e de ineficiência pública, o aspecto de o dispositivo do PSOE-ANAC (art. 74) contrariar Princípio Fundamental do SIPAER: O Princípio da Neutralidade Jurisdicional e Administrativa.

REPETIÇÃO do vício de competência (ato nulo) e de Ineficiência da Administração Pública (ato lesivo):

Preliminarmente, a ANAC não detém competência normativa em matérias SIPAER, desse modo, não pode INOVAR, estabelecendo novas regras sobre matérias SIPAER. A competência NORMATIVA, nos termos do CBA, LC 97/99 e Decreto 87.249, de 07 de junho de 1982, é apenas da AUTORIDADE AERONÁUTICA, orientada pelo Órgão Central do SIPAER, o CENIPA, conforme item I do art. 3º, além de a própria Lei de Criação da ANAC VEDAR a atuação à ANAC como regulador do SIPAER.

Lei 11.182/2005, art. 87, inciso XXI:

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:

§ 1a Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do



ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei n° 7.565. de 1986.

Nenhum ELO-Sipaer possui competência normativa, conforme está estruturado pelo Decreto Presidencial abaixo destacado:

Art. 3° do Decreto 87.249/1982:

Art. 3° - Ao CENIPA compete:

1 - a orientação normativa do Sistema;

O Trabalho de EXECUÇÃO de um Elo-SIPAER está adstrito ao normalizado pelo Órgão Central, o que equivale a dizer que Programas de Execução devem seguir as normas estabelecidas em NSCA, mas não criar um sistema autônomo.

Já quanto ao mérito, este artigo 74 do PSOE-ANAC atua em matéria já normalizada pelo SIPAER, o que produz DUPLICIDADE de emprego de meios públicos, em contrariedade ao Princípio Constitucional da Eficiência, constante no caput do art. 37 da CF/88, o que o torna lesivo ao Patrimônio Público:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional n° 19.de 1998)

o **Resposta da ANAC**

1. A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, que o item está de acordo com o disposto nos artigos 16 e 17 do PSO-BR e não se refere aos programas específicos do SIPAER.
2. Quanto a duplicidade do emprego de meios públicos, a Agência entende que da aplicação deste PSOE-ANAC não decorrerá tal fato, visto se tratar de sistema distinto do sistema SIPAER e com processos e filosofia distinta.

→ **Manifestação nº 10**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Fernando de Almeida Cruz	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: (não informado)	E-mail: aju@cenipa.aer.mil.br

○ **Trecho da minuta a ser discutido**

SEÇÃO VII

DO PROGRAMA DE RELATO DA AVIAÇÃO CIVIL NO ÂMBITO DA ANAC (PRAC-ANAC)

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Exclusão de toda a Seção VII para a sua adaptação ao Programa de RELATÓRIO DE PREVENÇÃO e ao Programa Confidencial de Reporte Voluntário (PCRV), previstos na Norma de Sistema 3-3/2008, emitido pela Autoridade Aeronáutica, em razão da competência definida no Decreto 87.249/82, art. 3º -I e VII, pela Lei 7.565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica e Lei Complementar nº 97/99.

○ **Justificativa**

Preliminarmente, a ANAC não detém competência normativa em matérias SIPAER, desse modo, não pode INOVAR, estabelecendo novas regras sobre matérias SIPAER. A atribuição de uma nova função a um Elo-SIPAER somente pode ocorrer por atuação normativa do Órgão Central, o CENIPA, nos termos do CBA, LC 97/99 e Decreto 87.249, de 07 de junho de 1982, é apenas da AUTORIDADE AERONÁUTICA, orientada pelo Órgão Central do SIPAER, o CENIPA, conforme itens I e 7 do art. 3º, além de a própria Lei de Criação da ANAC VEDAR a atuação à ANAC como regulador do SIPAER.

Art. 3º do Decreto 87.249/1982:

Art. 3º - Ao CENIPA compete:

1 - a orientação normativa do Sistema;

7 - a elaboração, a atualização e a distribuição das Normas do Sistema;

Lei 11.182/2005, art. 87, inciso XXI:



XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.

Paralelamente, a função de CONTROLE também é exclusiva do Órgão Central SIPAER, o que também exclui a possibilidade de se deferir a referida atribuição a um outro órgão do Sistema, conforme claramente expressa o Decreto 87.249/82:

Art. 3º - Ao CENIPA compete:

3 - o controle da atividade sistêmica dos órgãos e elementos executivos, diretamente ou através da participação nas inspeções realizadas pelo Estado-Maior da Aeronáutica;

O Trabalho de EXECUÇÃO de um Elo-SIPAER está adstrito ao normatizado pelo Órgão Central, o que equivale a dizer que Programas de Execução devem seguir as normas estabelecidas em NSCA, mas não criar um sistema autônomo.

Já quanto ao mérito, esta Seção VII do PSOE-ANAC atua em matéria já em execução pelo SIPAER, o que produz DUPLICIDADE de emprego de meios públicos, em contrariedade ao Princípio Constitucional da Eficiência, constante no caput do art. 37 da CF/88, o que o torna lesivo ao Patrimônio Público:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19 de 1998)

A questão da DUPLICIDADE também ensejará em possíveis conflitos perante os operadores, em razão da existência de formulários diferentes para uma mesma finalidade, assim, a dúvida sempre persistirá, levando tanto à inibição na participação no programa, quanto à infidelidade de informações estatísticas de ambos os programas.



Desse modo, a danosa duplicidade de programas de reporte voluntário apenas vem a trazer transtornos e prejuízos ao SIPAER. Cabe observar que qualquer Elo-SIPAER tem ampla legitimidade regulamentar para propor sugestões à melhoria do Sistema, caso o referida atividade não esteja adequada às suas necessidades, conforme muito bem normatiza o decreto 87.249/82:

Art. 5º - Aos Elos do SIPAER compete:

2 - a elaboração e o encaminhamento ao CENIPA dos relatórios e outros documentos relativos ao desempenho da atividade, aos resultados obtidos, ao material empregado e aos demais assuntos pertinentes ao Sistema;

○ **Resposta da ANAC**

1. A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, que a seção VII visa cumprir o disposto nos artigos 16, 17, 18, 23 e 25 do PSO-BR e não se refere a programas específicos do SIPAER.
2. Quanto a duplicidade do emprego de meios públicos, a Agência entende que da aplicação deste PSOE-ANAC não decorrerá tal fato, visto se tratar de sistema distinto do sistema SIPAER e com processos e filosofia distinta.

➔ **Manifestação nº 11**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Luiz Cláudio Magalhães Bastos	
Organização: SERIPA VI	
Telefone de contato: 61-3364-8850	E-mail: chefia@seripa6.aer.mil.br

○ **Trecho da minuta a ser discutido**

SEÇÃO VIII

DOS RELATOS DA AVIAÇÃO CIVIL SOBRE COLISÃO COM A FAUNA

Art. 76, 77 e caput do art. 78.

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Exclusão dos artigos 76, 77 e caput do art. 78 da Seção VIII

o **Justificativa**

Preliminarmente, a ANAC não detém competência normativa em matérias SIPAER, desse modo, não pode INOVAR, estabelecendo novas regras sobre matérias SIPAER. A competência **NORMATIVA**, nos termos do CBA, LC 97/99 e Decreto 87.249, de 07 de junho de 1982, é apenas da **AUTORIDADE AERONÁUTICA**, orientada pelo Órgão Central do SIPAER, o CENIPA, conforme item I do art. 3º, além de a própria Lei de Criação da ANAC VEDAR a atuação à ANAC como regulador do SIPAER.

Art. 3º do Decreto 87.249/1982:

Art. 3º - Ao CENIPA compete:

1 -a orientação normativa do Sistema;

Lei 11.182/2005, art. 87, inciso XXI:

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47, 48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565, de 1986.

Já quanto ao mérito, esta Seção VIII do PSOE-ANAC atua em matéria já em execução pelo SIPAER, o que produz **DUPLICIDADE** de emprego de meios públicos, em contrariedade ao Princípio Constitucional da Eficiência, constante no caput do art. 37 da CF/88, o que o torna lesivo ao Patrimônio Público:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

A questão da **DUPLICIDADE** também ensejará em possíveis conflitos perante os operadores, em razão da existência de formulários diferentes para uma mesma finalidade, assim, a dúvida sempre persistirá, levando tanto à inibição na participação no programa, quanto à infidelidade de informações estatísticas de ambos os programas.



Desse modo, a danosa duplicidade de programas de reporte de colisão com pássaros apenas vem a trazer transtornos e prejuízos ao SIPAER. Cabe observar que qualquer Elo-SIPAER tem ampla legitimidade regulamentar para propor sugestões à melhoria do Sistema, caso a referida atividade não esteja adequada às suas necessidades, conforme muito bem normatiza o decreto 87.249/82:

Art. 5º - Aos Elos do SIPAER compete:

2 - a elaboração e o encaminhamento ao CENIPA dos relatórios e outros documentos relativos ao desempenho da atividade, aos resultados obtidos, ao material empregado e aos demais assuntos pertinentes ao Sistema;

Por último, o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CNPAA, órgão criado pelo Decreto 87.249/1982 (art. 6º), instituição que desenvolve o Princípio Democrático inerente ao SIPAER, já deliberou sobre esta matéria SIPAER, quando então foi negada a transmissão de uma parcela deste Programa, em razão de elevado nível de desenvolvimento que o SIPAER conquistou, assim como a atenção da própria ICAO.

Portanto, também está ausente, nesta Seção VIII, a legitimidade para atuação neste campo de prevenção, além da completa falta de competência normativa, podendo apenas o Elo-SIPAER desempenhar funções executivas, dentre elas a instalação de uma Comissão Interna, conforme o PSOE-ANAC propõe (Parágrafo Único do art. 78 e art. 79)

○ **Resposta da ANAC**

1. A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, que a seção VIII visa cumprir o disposto nos artigos 16, 17, 18, 23 e 25 do PSO-BR e não se refere a programas específicos do SIPAER.
2. Quanto a duplicidade do emprego de meios públicos, a Agência entende que da aplicação deste PSOE-ANAC não decorrerá tal fato, visto se tratar de sistema distinto do sistema SIPAER e com processos e filosofia distinta.

➔ **Manifestação nº 12**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Marcelo Honorato	
Organização: CENIPA	
Telefone de contato: 61 – 3182-9455	E-mail: m.honorato@ig.com.br



- **Trecho da minuta a ser discutido**

Art. 105 A ANAC não reconhece a formação de servidores ou empregados dos PSAC se essa capacitação ou treinamento não for realizado em organização por ela certificada ou com instrutores devidamente certificados pela ANAC.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art.105 A ANAC não reconhece a formação de servidores ou empregados dos PSAC, exceto em assuntos do SIPAER e SICEAB, se essa capacitação ou treinamento não for realizado em organização por ela certificada ou com instrutores devidamente certificados pela ANAC.

- **Justificativa**

Preliminarmente, a ANAC não detém competência em formação de pessoal em matérias de PREVENÇÃO e INVESTIGAÇÃO de acidentes aeronáuticos, haja vista estar elencada dentre as competências do CENIPA, pelo Decreto 87.249/1982, art. 3º item 8. Vejamos:

Art. 3º-Ao CENIPA compete:

8 - a formação de pessoal para o exercício da atividade sistêmica.

Desse modo, não existe espaço para a ANAC desempenhar a função de formação de pessoal para assuntos de competência de PREVENÇÃO de acidentes aeronáuticos, especialmente pela vedação existente em sua própria lei de criação, a saber:

Lei 11.182/2005, art. 87, inciso XXI:

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, COM EXCEÇÃO das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normatizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47,48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.



Este raciocínio não se estende à formação de pessoal para atividades da competência da ANAC, previstas no art. 8º da Lei 11.182/2005, como de inspetores de aviação, fiscais, pois tais profissionais desempenham as funções institucionais da Agência.

Um bom exemplo de que nem sempre uma Agência Reguladora atua com autonomia é a regra que a ANAC cumpre ao exigir dos concessionários de transporte aéreo a prova de regularidade fiscal, ou seja, a apresentação de certidões de dívida ativa de tributos federais, tarefa que visa, **INDIRETAMENTE**, a proteção ao patrimônio público, desse modo, mera competência administrativa (competência de execução), no entanto, a ANAC não pode inovar nessa matéria tributária, como criar novos critérios para que uma Certidão de Dívida Tributária seja aceita, pois a ANAC não possui competência normativa sobre administração tributária.

No caso do SIPAER, a Lei 11.182/2005, ainda é expressa em determinar que nos assuntos SIPAER a ANAC não é órgão regulador e nem fiscalizador e ainda que deve tão somente **INTEGRAR** o SIPAER, ou seja, será um Elo-SIPAER, com as atribuições previstas no Decreto nº 87.249/1982, o que significa desenvolver seus trabalhos de prevenção como órgão executor.

Assim, a ANAC não possui competência para absorver uma das funções do SIPAER, que é a formação de pessoal para **FINS ESPECÍFICOS DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO**, tanto por não poder "criar" uma função em matéria SIPAER, como por já haver um órgão com tal competência para formação de pessoal.

Por outro lado, não reconhecer a formação por seu Órgão Superior, em matéria SIPAER, é a própria negativa da vigência de sua própria lei de criação, bem como de mandamento presidencial, contido no Decreto nº 87.249/1982.

Diante do exposto, compulsoriamente, a ressalva existente na própria Lei de criação da ANAC, bem como em seu Regulamento, devem estar presentes no texto deste artigo 105 do PSOE-ANAC.

○ **Resposta da ANAC**

1. A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, que o artigo 105 do PSOE-ANAC não está relacionando a formação de pessoal do SIPAER e sim à formação de pessoas que comporão a estrutura do SGSO dos Entes Regulados pela ANAC e, portanto, em conformidade com o estabelecido no PSO-BR.
2. A ANAC informa, ainda, que tal disposição está de acordo com a sua competência, como previsto no artigo 8º. Da lei 11182/2005, alínea X: "regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil".

→ **Manifestação nº 13**

○ **Dados do colaborador**

Nome: Luiz Cláudio Magalhães Bastos	
Organização: SERIPA VI	
Telefone de contato: 61-3364-8850	E-mail: chefia@seripa6.aer.mil.br

○ **Trecho da minuta a ser discutido**

CAPÍTULO VII

Art. 122 O BAST será um comitê, sem personalidade jurídica, de profissionais dedicados à melhoria da Segurança Operacional da aviação civil.

○ **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Exclusão de todo o CAPÍTULO VII

○ **Justificativa**

Inicialmente, cabe ressaltar a incidência de um conflito hierárquico entre a ANAC e a Presidência da República, haja vista que a existência de um órgão, criado pelo Chefe do Poder Executivo, no exercício do Poder Regulamentar Presidencial, com a mesma finalidade deste, constante no art. 122 do PSOE-ANAC, qual seja: o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CNPAA.

Adicionalmente, a ANAC não possui competência normativa em matérias SIPAER, visto que essa função foi atribuída à Autoridade Aeronáutica, sob orientação do CENIPA, como Órgão Central do SIPAER, nos termos do CBA, LC 97/99 e art. 3º do Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982:

Art. 3º - Ao CENIPA compete:

I - a orientação normativa do Sistema;

Desse modo, não há espaço para a ANAC "legislar" sobre matéria SIPAER, salvo se o Comitê da ANAC não deliberar ou abordar qualquer matéria SIPAER, mas tão somente regulamentação da aviação civil, devendo tal competência vir expressa no PSOE-ANAC.

Lei 11.182/2005, art. 8º:



XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, COM EXCEÇÃO das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

De forma similar, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, em seu artigo 7º, §1º, também estabelece de forma clara e objetiva a ausência de competência da ANAC em assuntos SIPAER, devendo a referida Agência subordinar-se às orientações e normalizações providas pelo COMAER:

§ 1º Subordinam-se, também, à orientação, coordenação, controle e fiscalização do Comando da Aeronáutica as atividades de controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia aeronáutica, de cartografia e informações aeronáuticas, de busca e salvamento, de inspeção em voo, de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, previstas nos arts. 47.48 e 86 a 93 da Lei nº 7.565. de 1986.

No entanto, como um Comitê possui poder de deliberação e a criação de um órgão desse quilate, na ANAC, esbarraria na Autonomia das Agências Reguladoras, visto que essas não podem se vincular a um órgão composto por membros externos, salvo o CONAC, previsto na própria Lei 11.182/2005.

Assim, o Comitê do PSOE-ANAC é inviável, tanto por não poder abordar assuntos SIPAER (ANAC não tem competência normativa para criar inovações, podendo tão somente encaminhar SUGESTÕES ao CENIPA), como impedido de deliberar sobre matérias de regulamentação, pois contraria a Autonomia da Agência.

No mérito, há usurpação da competência do CENIPA em exercer a atribuição de SUPERVISÃO e COORDENAÇÃO do SIPAER, tanto que é o CENIPA o órgão designado pelo Presidente da República a dirigir e coordenar o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CNPAA. Vejamos o Decreto 87.249/82:

Art. 3º - Ao CENIPA compete:

2 - a supervisão técnica do desempenho da atividade sistêmica, através da análise dos relatórios e outros dados elaborados e encaminhados pelos Elos do Sistema;

3 - o controle da atividade sistêmica dos órgãos e elementos executivos, diretamente ou através da participação nas inspeções realizadas pelo Estado-Maior da Aeronáutica;

Art. 6º - Fica instituído, sob a direção e a coordenação do CENIPA, o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos com a finalidade de reunir representantes de Entidades nacionais interessadas no conhecimento e no desenvolvimento da segurança de voo.

Aqui reside um segundo impedimento no mérito da questão: a duplicidade de órgãos públicos para uma mesma finalidade, o que torna o PSOE-ANAC lesivo ao Patrimônio Público, ferindo de morte o Princípio Constitucional da Eficiência da Administração Pública (art. 37, caput), além do já abordado aspecto da ilegalidade, por ausência de competência para tal matéria.



Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional n° 19, de 1998)

A fim de verificar a similaridade entre os Órgão citados (CNPAA e BAST), vejamos as suas finalidades em destaque:

CNPAA: "**no desenvolvimento da segurança de voo**" (art. 6° do Decreto 87.249/82)

BAST: "**à melhoria da Segurança Operacional da aviação civil.**" (art. 122 do PSOAE-ANAC)

Desse modo, com luz solar pode-se aferir a extrema identidade de finalidade entre os órgãos, havendo mudança apenas de Direção de cada um dos Comitês.

Outro ponto marcante é o fato de que o Órgão Central do SIPAER não compõe do citado Comitê da ANAC de Segurança Operacional (BAST), mas somente se os seus membros inferiores, os Elos-SIPAER, deliberarem em admitir o ingresso do CENIPA ao BAST, isso ainda se tal possibilidade for contemplada no futuro Regimento Interno do BAST. Conclui-se, portanto, que o Órgão Central do SIPAER está impedido de atuar em assuntos SIPAER, situação que desafia a lógica.

Portanto, a ausência de competência normativa da ANAC para inovar em matéria SIPAER, a usurpação da competência de supervisão e coordenação do CENIPA, a contrariedade ao Princípio Constitucional da Eficiência, a exclusão do Órgão Central do Sistema para deliberação sobre suas matérias e a desobediência ao Princípio Hierárquico da Administração Pública bem demonstram a imperial necessidade de exclusão do CAPÍTULO VII do PSOAE-ANAC.

o **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado, que o artigo 6° do decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, não contempla exclusividade para o trato do assunto, além do que as finalidades são distintas. A intenção da ANAC é, em conjunto com seus entes regulados, atuar na divulgação e incentivo da utilização de melhores práticas operacionais e na melhoria contínua da segurança operacional, o que está em consonância ao previsto no PSO-BR.

Art. 6º - Fica instituído, sob a direção e a coordenação do CENIPA, o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos com a finalidade de reunir representantes de Entidades nacionais interessadas no conhecimento e no desenvolvimento da segurança de vôo.



Agência Nacional de Aviação Civil
Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5
Brasília-DF – CEP: 71.608–900

3. Análise das manifestações encaminhadas por meio de formulário próprio durante a etapa documental

COMENTÁRIOS DO SR. PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA	OBSERVAÇÕES DA ANAC SOBRE O COMENTÁRIO
<p>Modificações sugeridas em negrito e itálico.</p> <p>Art.2º A finalidade deste PSOE-ANAC é orientar a ação da Agência no que toca à sua missão de garantir a segurança operacional da aviação civil no país, complementando os dispositivos normativos vigentes e <i>considerando, no que for aplicável, as normas e práticas recomendadas</i> da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI para o gerenciamento da segurança operacional.</p> <p>Justificativa: O comprometimento de implementar as “recomendações” da OACI gera encargos excessivos aos provedores de serviços no Brasil. Seria preferível o comprometimento com a observância dos SARP, sempre que possível, focando inicialmente na implementação dos Standards e utilizando a faculdade de o Brasil notificar diferenças à OACI, mediante aplicação de medidas alternativas ou mitigadoras que proporcionem o alcance dos níveis mínimos aceitáveis de segurança operacional.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.</p>
<p>Modificações sugeridas em negrito e itálico.</p> <p>Art.4º Os objetivos de segurança operacional a serem estabelecidos neste PSOEANAC buscam alcançar Níveis Aceitáveis de Segurança Operacional (NASO) propostos para a Aviação Civil Brasileira em sua área de atuação e de acordo com sua complexidade. Parágrafo único - O estabelecimento de NASO <i>busca o alinhamento com as normas da OACI</i> e a adoção de uma abordagem de regulação baseada na definição de requisitos atrelados ao desempenho do gerenciamento da Segurança Operacional.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.</p>

<p>JUSTIFICATIVA O comprometimento de implementar as “recomendações” da OACI gera encargos excessivos aos provedores de serviços no Brasil. Seria preferível o comprometimento com a observância dos SARP, sempre que possível, focando inicialmente na implementação dos Standards e utilizando a faculdade de o Brasil notificar diferenças à OACI, mediante aplicação de medidas alternativas ou mitigadoras que proporcionem o alcance dos níveis mínimos aceitáveis de segurança operacional.</p>	
<p>Modificações sugeridas em negrito e itálico.</p> <p>Art.6º A ANAC, seguindo política do Estado Brasileiro, <i>compromete-se a observar os SARP da OACI ao estabelecer a regulamentação nacional, notificando àquela Organização Internacional eventuais diferenças da legislação brasileira, em conformidade</i> com o artigo 38º da Convenção da Aviação Civil Internacional.</p> <p>JUSTIFICATIVA O comprometimento em implementar as “recomendações” da OACI gera encargos excessivos aos provedores de serviços no Brasil. Seria preferível o comprometimento com a observância dos SARP, sempre que possível, focando inicialmente na implementação dos Standards e utilizando a faculdade de o Brasil notificar diferenças à OACI. Dever-se-ia, ainda, ressaltar a obrigação do provedor de serviços com a implementação da regulamentação nacional, já que as provisões da OACI são referências para os Estados, ao elaborarem suas próprias regulamentações. Adicionalmente, seria preferível a aplicação de termos mais objetivos quanto às condições que poderão gerar uma notificação de diferença, já que a expressão “inviável ou inapropriado seguir tais disposições” pode gerar interpretações equivocadas que prejudiquem o interesse maior de se prover o maior grau possível de conformidade com os requisitos nacionais.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.</p>
<p>Modificações sugeridas em negrito e itálico.</p> <p>Art.9º A supervisão da Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira é dividida entre</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que o texto descreve atividades e não Sistemas, e a atividade</p>

<p>a ANAC e o COMAER, cabendo à ANAC regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.</p> <p>JUSTIFICATIVA A redação apresentada pelo Artigo 9º do PSOE-ANAC não pode alterar o que está estabelecido no Artigo 8º, da Lei Nº 11.182 (Lei de criação da ANAC), que diz, no inciso XXI que compete à ANAC “regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos”. Observar que o texto proposto no PSOE-BR omitiu o termo “prevenção”, que consta da Lei de criação da ANAC, devendo ser realizado o ajuste pertinente, em função da referida disposição legal. É de fundamental importância que seja demonstrada a indispensável coordenação entre os diferentes agentes do Estado Brasileiro.</p>	<p>de prevenção é atribuição de todos, conforme artigo 87 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e artigo 1º, §2º do Decreto 87.249, de 7 de junho de 1982.</p> <p>Art. 87 da Lei 7.565. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.</p> <p>§ 2º do Art. 1º do Decreto 87.249 - A prevenção de acidentes aeronáuticos é responsabilidade de todas as pessoas físicas e jurídicas envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem como com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica em território brasileiro.</p>
<p>Incluir o seguinte dispositivo legal em vigor no Art. 10:</p> <p>vii. Decreto No 87.249, de 7 de junho de 1982, que Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER.</p> <p>JUSTIFICATIVA Não foi relacionado o Decreto do Presidente da República nº 87.249, de 7 de junho de 1982, que versa sobre outra atividade que não está dentre as competências da ANAC, conforme</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que este artigo é específico sobre as responsabilidades da ANAC, não cabendo, portanto, incluir outras legislações.</p>

<p>estabelece Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, envolvendo o Sistema de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER.</p> <p>Considerando que o PSOE-ANAC é uma orientação aos provedores de aviação civil, não deveria omitir a referência a uma outra Organização legalmente estabelecida que tem que ser do conhecimento desses provedores, demonstrando a indispensável coordenação entre os diferentes agentes do Estado Brasileiro.</p>	
<p>Modificações sugeridas em negrito e itálico.</p> <p>Art.12 A Agência Nacional de Aviação Civil, com o objetivo de promover a segurança e a eficiência da aviação civil brasileira, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, tem como competência <i>a orientação, coordenação, regulação e fiscalização da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, compreendendo o sistema aeroportuário, o sistema de segurança de voo, o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro, o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo, o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à aviação civil e à infraestrutura aeronáutica civil, o sistema de indústria aeronáutica; o sistema de serviços auxiliares; e o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica, nos termos do art. 25 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.</i></p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>A redação das responsabilidades da Agência não está completa no Artigo 12 do PSOE-ANAC proposto, sugerindo-se que seja utilizada uma definição que reflita o que estabelece o Regulamento da ANAC (Anexo I ao Decreto do Presidente da República nº 5731, de 20 de março de 2006):</p> <p>Art. 5º Constitui infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, para efeito de orientação, coordenação, regulação e fiscalização da ANAC, o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à aviação civil, para promover-lhe a segurança, a regularidade e a eficiência, compreendendo, nos termos do art. 25 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:</p> <p>I - o sistema aeroportuário; II - o sistema de segurança de voo; III - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que a definição proposta é em termos de atividades perenes da Agência e não em termos de Sistemas.</p>

<p>IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo; V - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à aviação civil e à infraestrutura aeronáutica civil; VI - o sistema de indústria aeronáutica; VII - o sistema de serviços auxiliares; e VIII - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica.</p>	
<p>Compatibilizar os Artigos 7º, 14, 15 e 18 com as disposições da Lei nº 11.182 e estabelecer objetivamente as responsabilidades.</p> <p>JUSTIFICATIVA: Os Artigos 7º, 14, 15 e 18 geram dúvidas sobre as responsabilidades estabelecidas no PSOE-ANAC. Não se clarifica, objetivamente, quais são as responsabilidades da Diretoria, da Sra. Diretora Presidente e dos Superintendentes. Além do mais, as disposições da proposta de PSOE-ANAC estão em conflito com a Lei nº 11.182, que estabelece no parágrafo único do Artigo 11 que “É vedado à Diretoria delegar a qualquer órgão ou autoridade as competências previstas neste artigo”, dentre as quais encontramos: I - aprovar procedimentos administrativos de licitação V - exercer o poder normativo da Agência. IX - aprovar as normas relativas aos procedimentos administrativos internos da Agência.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.</p>
<p>Modificações sugeridas em negrito e itálico.</p> <p>Art.20 São objetivos estratégicos da ANAC, na busca de alcançar um elevado nível de Segurança Operacional para a aviação civil brasileira: i. Garantir que a aviação civil, no âmbito da ANAC, alcance um Nível Aceitável de Segurança Operacional (NASO) <i>observando os requisitos estabelecidos pela regulamentação nacional</i> e compatível com a complexidade da aviação civil brasileira.</p> <p>JUSTIFICATIVA A garantia de se atingir um determinado nível aceitável de segurança operacional requer a aplicação dos requisitos da regulamentação nacional, ainda que sejam consideradas as peculiaridades de situações específicas, as quais devem estar claramente</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.</p>

<p>traduzidas na mencionada regulamentação.</p>	
<p>Modificações sugeridas nos Artigos 30, 31, 33, 36, 72, 73 e 73:</p> <p>Reavaliar todas as disposições que geram dúvidas e/ou conflitos em relação às atribuições estabelecidas pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a ANAC, e pelo Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, que versa sobre o SIPAER.</p> <p>JUSTIFICATIVA: Não esclarece como se realizará a coordenação com o CENIPA na coleta das informações dispostas no artigo 30. A coleta dessas informações já é realizada no âmbito do SIPAER e uma ação isolada na ANAC poderá dificultar o entendimento por parte dos provedores de serviços das responsabilidades legais da ANAC e do CENIPA, com comprometimento das responsabilidades atribuídas e prejuízos à segurança operacional. Tal situação suscita dúvidas quanto ao cumprimento do princípio da hierarquia dos dispositivos legais, não podendo uma Resolução da ANAC atribuir a própria Agência uma responsabilidade atribuída pelo Presidente da República a outro órgão, mediante Decreto.</p> <p>Tal superposição suscita, ainda, dúvidas quanto ao atendimento do princípio da economicidade das ações do Estado, com dispêndio de recursos públicos em atividades que já são realizadas. Ademais, o Artigo 80 do PSOE-ANAC já prevê o intercâmbio de informações entre a ANAC e o COMAER, situação em que se enquadra a coleta dessas informações pelo órgão legalmente responsável pela prevenção e investigação de acidentes (CENIPA). Adicionalmente, é fundamental que se demonstre a indispensável coordenação entre os diferentes agentes do Estado Brasileiro, no cumprimento de suas responsabilidades legais.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que a Agência possui independência, conforme artigo 4º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 e que, em conformidade com o artigo 25 do PSO-BR, deve estabelecer mecanismos que assegurem a coleta, armazenagem, análise e o uso oportuno dos dados em benefício da segurança operacional.</p> <p>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</p>
<p>Modificações sugeridas em negrito e itálico.</p> <p>Art.39 <i>A partir da aprovação deste PSOE será realizada a vigilância continuada dos SGSO implantados pelos provedores de serviço regulados pela ANAC.</i></p> <p>JUSTIFICATIVA Estabelecer o ano de 2012 como o início do “desenvolvimento eficaz de uma vigilância continuada dos SGSO” implica em dizer que não haverá a vigilância até 2012 e não assegura</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada foi utilizada para adaptar o texto à idéia original.</p>

<p>que existirá alguma vigilância a partir de 2012 e, sim, que será iniciado um processo para que a vigilância se estabeleça no futuro, sem clarificar quando.</p>	
<p>Modificações sugeridas no Art.50 em negrito e itálico.</p> <p>§3º Os valores <i>serão estabelecidos com base nos requisitos da legislação nacional e levarão em consideração a complexidade e o contexto operacional de cada provedor de serviço.</i></p> <p>JUSTIFICATIVA Embora afirme no caput do Artigo 50 que este “critério não deve, entretanto, ser considerado como uma permissão para o não atendimento de um requisito estabelecido ou adotado pela ANAC”, o parágrafo 3º do Artigo 50 do PSOE-ANAC proposto permite que os níveis aceitáveis sejam influenciados, diante alguma dificuldade do provedor.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.</p>
<p>Modificação sugerida:</p> <p>Exclusão do parágrafo 2º do Artigo 53 ou sua manutenção e a expedição de notificação de diferença à OACI com relação ao Anexo 14.</p> <p>JUSTIFICATIVA Se o PSOE-ANAC busca estar em conformidade com as normas da OACI, o estabelecimento de data diferente da prevista nos Anexos gera uma diferença. Ou se mantém o que estabelece os SARP da OACI ou deve-se notificar a diferença à OACI com relação ao Anexo 14.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada foi utilizada para adaptar o texto à idéia original, que estava levando a um erro de interpretação.</p>
<p>Modificação sugerida:</p> <p>Exclusão do Artigo 54</p> <p>JUSTIFICATIVA Não há pertinência do Artigo 54 com os objetivos do PSOE-ANAC, por se tratar de uma situação particular e que já consta do regulamento específico, que trata da certificação de aeroportos.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.</p>

<p>Modificações sugeridas nos artigos 76 a 79:</p> <p>Reavaliar todas as disposições que geram dúvidas e/ou conflitos em relação às atribuições estabelecidas pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a ANAC, e pelo Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, que versa sobre o SIPAER, especialmente, reconhecendo a existência do Programa de Controle do Perigo Aviário no Brasil (PCPAB).</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Os Artigos 76 a 79 não considera a existência do Programa de Controle do Perigo Aviário no Brasil (PCPAB), gerando uma superposição de ações que poderá trazer prejuízos as atividades já desenvolvidas e aos objetivos pretendidos tanto pela ANAC quanto pelo CENIPA. Tal superposição suscita dúvidas quanto ao atendimento do princípio da economicidade das ações do Estado, com dispêndio de recursos públicos em atividades que já são realizadas.</p> <p>Ademais, o Artigo 80 do PSOE-ANAC prevê o intercâmbio de informações entre a ANAC e o COMAER, situação em que se enquadra os dados e ações desenvolvidas pelo PCPAB. É de fundamental importância que seja demonstrada a indispensável coordenação entre os diferentes agentes do Estado Brasileiro e o reconhecimento, pela ANAC, da existência, há anos, do PCPAB, o qual é reconhecido internacionalmente, inclusive pela OACI.</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que a Agência possui independência, conforme artigo 4º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 e que, em conformidade com o artigo 25 do PSO-BR, deve estabelecer mecanismos que assegurem a coleta, armazenagem, análise e o uso oportuno dos dados em benefício da segurança operacional.</p> <p>Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.</p>
<p>Modificações sugeridas na seção II do capítulo VII, artigos 120 a 125:</p> <p>Reavaliar todas as disposições que geram dúvidas e/ou conflitos em relação às atribuições estabelecidas pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a ANAC, e pelo Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, que versa sobre o SIPAER, especialmente, evitando-se o conflito com o Artigo 6º do referido Decreto do Presidente da República.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>A implementação da BSSI e a criação do BAST, reconhecido na própria proposta de PSOE-ANAC como um comitê “sem personalidade jurídica”, conduz ao estabelecimento de ações claramente superpostas ao Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CNPAA, instituído pelo Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, sob a direção e a</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação à sugestão apresentada, que o artigo 6º do decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, não dá exclusividade para o trato do assunto, além das finalidades serem distintas. A intenção da ANAC é, em conjunto com os entes regulados da Agência, atuar na divulgação e incentivo da utilização de melhores práticas operacionais e na melhoria contínua da segurança operacional.</p>



coordenação do CENIPA. Tal situação suscita dúvidas quanto ao cumprimento do princípio da hierarquia dos dispositivos legais, não podendo uma Resolução da ANAC atribuir a própria Agência uma responsabilidade atribuída pelo Presidente da República a outro órgão, mediante Decreto.

Tal superposição suscita, ainda, dúvidas quanto ao atendimento do princípio da economicidade das ações do Estado, com dispêndio de recursos públicos em atividades que já são realizadas há 27 anos, além de comprometer as ações já em andamento, por gerar conflitos e dificuldades de compreensão por parte dos provedores de serviços.

Ademais, o Artigo 80 do PSOE-ANAC prevê o intercâmbio de informações entre a ANAC e o COMAER, situação em que se enquadra os dados e ações desenvolvidas pelo CNPAA.

É de fundamental importância que seja demonstrada a indispensável coordenação entre os diferentes agentes do Estado Brasileiro e o reconhecimento, pela ANAC, da existência, há anos, do CNPAA, o qual é reconhecido internacionalmente, inclusive pela OACI.

Art. 6º - Fica instituído, sob a direção e a coordenação do CENIPA, o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos com a finalidade de reunir representantes de Entidades nacionais interessadas no conhecimento e no desenvolvimento da segurança de vôo.