

# **RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DA AUDIÊNCIA PÚBLICA N° 17/2011**

**Processo n° 60800.025449/2010**

Proposta de edição de resolução dispendo sobre a instituição do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

**Relatório de análise e resposta às contribuições da Audiência Pública nº 17/2011, que submete proposta de Resolução dispondo sobre a implantação do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.**

## **1. INTRODUÇÃO**

Conforme disposto no Aviso de Audiência Pública publicado no Diário Oficial da União nº 201, de 19 de outubro de 2011, seção 3, página 3, o Diretor-Presidente desta Agência Nacional de Aviação Civil resolveu submeter à audiência pública a proposta de Resolução dispondo sobre a implantação do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

O texto objeto do Aviso pôde ser previamente acessado no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico abaixo:

<http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

A audiência Pública ocorreu entre os dias xx e xx de outubro de 2011, por meio de intercâmbio documental, conforme disposição da Instrução Normativa Nº 18, de 17 de fevereiro de 2009. As contribuições documentais puderam ser encaminhadas a esta Agência – endereço eletrônico [ggap@anac.gov.br](mailto:ggap@anac.gov.br) – por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 8 de novembro de 2011.

Conforme disposto no art. 45º do 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 manifestações quanto ao mérito da proposta, bem quanto a dúvidas e questionamentos, foram devidamente registrados e passam a ser apreciados individualmente no item 2 do presente Relatório.

## 2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS

### 2.1. MANIFESTAÇÃO N° 01

Nome do manifestante: Paulo Márcio Martins de Goes Monteiro

Organização: Embraer S.A.

Email: paulo.monteiro@embraer.com.br

Data da manifestação: 08 de novembro de 2011.

| <b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>   |
|--|
| <p>Art. 2º A presente Resolução se aplica aos operadores de aeronaves que operam segundo as regras dos seguintes regulamentos, ou aqueles que os substituam:</p> <p>[...]</p> <p>Parágrafo único. Esta Resolução não se aplica às operações de balão tripulado e de aeronaves experimentais.</p>   |
| <b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>   |
| <p>Art. 2º A presente Resolução se aplica aos operadores de aeronaves que operam segundo as regras dos seguintes regulamentos, ou aqueles que os substituam:</p> <p>[...]</p> <p>Parágrafo único. Esta Resolução não se aplica às operações de balão tripulado, de aeronaves experimentais, <u>aeronaves operadas com autorização especial de voo (AEV) e certificado de aeronavegabilidade para aeronave recém fabricada (CAARF) que nunca receberam um certificado de aeronavegabilidade padrão.</u></p>   |
| <b>JUSTIFICATIVA</b>   |
| <p>Aeronaves operadas com AEV e CAARF, que nunca receberam um CA padrão, são aeronaves operadas por fabricantes, em ambiente restrito e controlado. Em geral, o número de vôos realizados pelo fabricante é pequeno, devido aos propósitos específicos desse tipo de organização. Não obstante, esse tipo de documento (AEV e CAARF) é emitido apenas com uma Declaração de Reserva de Marca – DRM (<i>i.e.</i> sem registro no RAB). Este cenário, apesar de padrão para os fabricantes de aeronaves, não é usual para os operadores em geral.</p> <p>Tais inconsistências podem gerar problemas no sistema. Assim, a Embraer acredita que a incorporação desse tipo de propósito na ferramenta seria oneroso para a sociedade, além de, devido aos fatos supracitados, não agregar valor à segurança de voo.</p> |
| <b>RESPOSTA DA ANAC</b>  |
| <p>A sugestão apresentada é pertinente e será levada em consideração na redação final da Resolução, que deverá incorporá-la com os ajustes que se fizerem necessários.</p>   |

## 2.2. MANIFESTAÇÃO N° 02

Nome do manifestante: Paulo Márcio Martins de Goes Monteiro

Organização: Embraer S.A.

Email: paulo.monteiro@embraer.com.br

Data da manifestação: 08 de novembro de 2011.

| <b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>  |
|---|
| Comentário geral.   |
| <b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>  |
| Comentário geral.   |
| <b>JUSTIFICATIVA</b>  |
| Apenas lembramos que, quando da sua publicação final, uma referência ao RBAC 125 deve ser incluída no texto, pois o mesmo também é aplicável a esse tipo de operação.   |
| <b>RESPOSTA DA ANAC</b>   |
| As atividades que deverão ser tratadas no RBAC 125, hora em elaboração nessa Agência, encontram-se atualmente previstas no RBHA n° 91.<br><br>Conforme o art. 2° da Resolução que instituirá o Sistema Eletrônico de Registro de Voo:<br><br>“Art. A presente Resolução se aplica aos operadores de aeronaves que operam segundo as regras dos seguintes regulamentos, ou aqueles que os substituam:<br><br>.....<br><br>VIII – regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91, nos casos não abrangidos nos incisos anteriores.”<br><br>.....”<br><br>Dessa forma, já é previsto que os regulamentos que venham a substituir o RBHA n° 91 sejam contemplados pelo Sistema Eletrônico de Registro de Voo. |

### 2.3. MANIFESTAÇÃO N° 03

Nome do manifestante: Paulo Márcio Martins de Goes Monteiro

Organização: Embraer S.A.

Email: paulo.monteiro@embraer.com.br

Data da manifestação: 08 de novembro de 2011.

| <b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>  |
|---|
| Comentário geral.   |
| <b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>  |
| Comentário geral.   |
| <b>JUSTIFICATIVA</b>  |
| Sugerimos que, em conjunto a publicação final da resolução, uma Instrução Suplementar – IS seja publicada, de forma a oferecer ao público material guia sobre o novo sistema. Esse documento será de vital importância na adoção de um novo paradigma como o de um sistema digital para os dados de vôo proposto pela ANAC. |
| <b>RESPOSTA DA ANAC</b>   |
| Conforme o artigo 5° da Resolução proposta, a ANAC deverá emitir portaria dando o detalhamento, instruções e procedimentos de envio dos dados, cobrindo, dessa forma, a necessidade de material guia proposto na sugestão sob a forma de IS.  |

## 2.4. MANIFESTAÇÃO N° 04

Nome do manifestante: Andre Liu

Organização: -----

Email: andres\_liu@uol.com.br

Data da manifestação: 04 de novembro de 2011.

| <b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>   |
|--|
| <p>Art. 7º O art. 43 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações posteriores, passará a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>“Art. 43. ....</p> <p>XVI - implantar e fiscalizar os dispositivos do Sistema Eletrônico de Registro de Voo;</p>  |
| <b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>   |
| <p>Art. 7º O art. 43 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações posteriores, passará a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>“Art. 43. ....</p> <p>XVI - Fiscalizar os dispositivos do Sistema Eletrônico de Registro de Voo;</p> <p>e</p> <p>"Art. ?? À GGIP compete:</p> <p>I - implantar e gerir o Sistema Eletrônico de Registro de Voo;"</p>  |
| <b>JUSTIFICATIVA</b>   |
| <p>Conforme disposto na própria justificativa de criação da resolução em questão:</p> <p>“Art. 77: O Sistema de Dados de Segurança Operacional da ANAC (SISDASO/ANAC), gerido pela GGIP, tem como objetivo coletar, analisar e permitir o intercâmbio dos dados e informações relativos aos perigos e riscos à segurança operacional, considerados necessários ao bom desempenho deste Programa.”</p> <p>Se o Registro de Voo é parte do SISDASO e o SISDASO é gerido pela GGIP, o Registro de Voo deve ser implantado e gerido pela GGIP.</p> |
| <b>RESPOSTA DA ANAC</b>  |
| <p>A justificativa da criação da Resolução, apresentada nessa audiência pública, apresenta o SISDASO como motivação para o desenvolvimento do Sistema Eletrônico de Registro de Voo. Portanto, visando manter as atribuições estabelecidas no PSOE-ANAC, a Resolução deverá ser revisada e sofrer as alterações necessárias para adequar-se ao disposto no PSOE-ANAC.</p>  |

## 2.5. MANIFESTAÇÃO N° 05

Nome do manifestante: Ricardo Raposo Xavier Leite

Organização: Agência Nacional de Aviação Civil - SSO

Email: ricardo.xavier@anac.gov.br

Data da manifestação: 21 de outubro de 2011.

| <b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>   |
|--|
| Entendo que deve ficar claro na Resolução que a mesma não isenta a necessidade de toda aeronave possuir o seu Diário de Bordo, assim como exigido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86, art. 20, III) e pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Decreto nº 21.713/46, art. 29, d)<br>Isso porque o art. 4º da Minuta de Resolução deixa certa dúvida acerca desse ponto, e pode gerar questionamentos no futuro, uma vez que só fala em “diário de bordo” para aviação agrícola, deixando em aberto para os outros operadores. |
| <b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>   |
| Art. 4º Os operadores aéreos enquadrados no art. 2º desta Resolução devem enviar à ANAC arquivos de dados contendo informações detalhadas por trecho de voo, de acordo com o registrado no Diário de Bordo da aeronave.  |
| <b>JUSTIFICATIVA</b>   |
| É importante deixar claro que a nova Resolução não irá “acabar” com o Diário de Bordo das aeronaves, documento exigido por lei e de fundamental importância para a segurança de voo. Afinal, se isso não ficar claro na Resolução, tenho certeza de que os operadores irão alegar que não precisam mais portar/preencher os Diários de Bordo das aeronaves, o que eu acho que não é o espírito/objetivo da norma ora sob consulta.   |
| <b>RESPOSTA DA ANAC</b>  |
| A sugestão é pertinente e será levada em consideração na redação final da Resolução, visando evitar possíveis erros de interpretação e prejuízos ao Sistema Eletrônico de Registro de Voo e demais meios de registro e documentação das operações aéreas realizadas.   |

## 2.6. MANIFESTAÇÃO N° 06

Nome do manifestante: Tércia Gualberto de Almeida

Organização: Webjet

Email: tgualberto@webjet.com.br

Data da manifestação: 04 de novembro de 2011.

| <b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>   |
|--|
| <p>Art. 5º Para cada tipo de operação prevista no art. 2º desta Resolução, a ANAC implementará, progressivamente, o disposto nesta Resolução por meio de portaria, determinando, pelo menos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>I - o detalhamento de parâmetros a serem informados para cada trecho de voo;</li><li>II - os prazos e a periodicidade para envio dos arquivos de dados;</li><li>III - a estrutura do arquivo de dados; e</li><li>IV - o procedimento de envio dos arquivos de dados.</li></ul>  |
| <b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>   |
| <p>Art. 5º Para cada tipo de operação prevista no art. 2º desta Resolução, a ANAC solicitará a inclusão das informações adicionais necessárias ao relatório estatístico que atualmente já é enviado para ANAC conforme determina a resolução 191 de 16 de junho de 2011.</p>   |
| <b>JUSTIFICATIVA</b>   |
| <p>Para que as empresas possam enviar um relatório único à agência reguladora com dados que possam ser tratados pelas diversas superintendências da ANAC.</p> <p>Atualmente enviamos para Gerencia de estatísticas (GEAC) conforme determina a resolução 191 várias informações que são semelhantes aos que estão sendo requeridas na proposta de resolução da audiência pública nº17 o que nos obriga a dar as mesmas informações para um mesmo órgão por solicitação de áreas distintas.</p> <p>Com o objetivo de manter a mesma pro atividade que a ANAC busca com a criação desta resolução sugerimos o envio de um único relatório com a inclusão dos dados complementares necessários para análise da GGAP permitindo que as empresas possam direcionar os seus recursos para melhoria de processos e evitar a criação de novos parâmetros que possam demandar a criação de outros relatórios e desenvolvimento de programas e sistemas para atender uma resolução específica.</p> |
| <b>RESPOSTA DA ANAC</b>  |
| <p>A questão referente à duplicidade de algumas informações comuns ao Sistema Eletrônico de Registro de Voo e aos dados estatísticos solicitados através da Resolução nº 191 de 16 de junho de 2011 foi considerada durante a elaboração e desenvolvimento do sistema hora em implantação.</p> <p>Para uma melhor compreensão da questão devem-se fazer as seguintes considerações:</p>  |



1 - A abrangência do Sistema Eletrônico de Registro de Voo é maior que a abrangência da Resolução 191, uma vez que essa se limita às operações aéreas de transporte regular de passageiros, enquanto aquele se estende a todos os setores da aviação civil.

2 - Os dados coletados através do Sistema Eletrônico de Registro de Voo contemplam uma maior variedade de informações que as solicitadas pela Resolução nº 191, como, por exemplo, informações referentes à jornada de trabalho da tripulação, horas de voo, identificação de tripulantes, informações referente a atrasos e cancelamentos de voos, entre outras.

3 - A periodicidade de envio dos dados difere, em função dos objetivos buscados por cada um dos sistemas.

Feitas as considerações acima, a ANAC entende que os sistemas tratam de informações distintas, com objetivos diferentes, contendo uma interseção de campos de dados no que diz respeito a trecho, data e hora do voo, apenas para os voos de transporte aéreo regular.

Buscando a coerência e uniformidade entre os sistemas de coleta de dados da Agência, e considerando também a facilidade de cumprimento de ambos os regulamentos por parte dos operadores aéreos, a ANAC prevê a integração dos sistemas em um pacote único de dados a ser enviado pelos seus entes regulados. Tal integração deverá ser realizada quando o Sistema Eletrônico de Registro de Voo, hora em implantação, estiver completamente estabelecido e funcional, evitando prejuízos ao sistema de dados de que trata a Resolução 191, já em funcionamento.

## 2.7. MANIFESTAÇÃO N° 07

Nome do manifestante: Fabíola dos Santos Gonçalves Szalay

Organização: TAM Linhas Aéreas S/A

Email: fabíola.goncalves@tam.com.br

Data da manifestação: 08 de novembro de 2011.

### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

1) Art. 5º Para cada tipo de operação prevista no art. 2º desta Resolução, a ANAC implementará, progressivamente, o disposto nesta Resolução por meio de portaria, determinando, pelo menos:

I - o detalhamento de parâmetros a serem informados para cada trecho de voo;

II - os prazos e a periodicidade para envio dos arquivos de dados;

III - a estrutura do arquivo de dados; e

IV - o procedimento de envio dos arquivos de dados.

2) Anexo I - SISTEMA ELETRÔNICO DE REGISTRO DE VOO - DETALHAMENTO DAS INFORMAÇÕES DE VOO E PROCEDIMENTO DE ENVIO DOS ARQUIVOS DE DADOS

Os arquivos de dados referentes às operações aéreas, para fins de atendimento a este Sistema, devem seguir a estrutura definida nesse documento, bem como conter todas as informações aqui detalhadas.

3) I) Voo / Empresa: Código de identificação da empresa que realizou o trecho do voo. Padrão ICAO ou IATA. A empresa deve usar nesse campo o mesmo código usado para compor o nome do arquivo, devendo ser sempre o mesmo código em todos os arquivos enviados.

Parágrafo único. Em caso de cancelamento do voo, neste campo deve ser enviado o trígama da empresa.

4) IX) Tripulação / Início Jornada - Planejado: Data/Hora planejadas para início da jornada do tripulante, momento em que se apresenta no local de trabalho. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC.

X) Tripulação / Início Jornada - Realizada: Data/Hora realizado para início da jornada do tripulante, momento em que se apresenta no local de trabalho. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC.

XII) Tripulação / Interrupção de Jornada – Início: Data/Hora em que começa a interrupção

da jornada do tripulante deve ser preenchido na linha de dados do trecho de vôo que ocorreu antes da interrupção. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC.

XIII) Tripulação / Interrupção de Jornada – Fim: Data/Hora em que o tripulante retorna à jornada após uma interrupção, deve ser preenchido na linha de dados do trecho de vôo que ocorreu antes da interrupção. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC

XIV) Informações do Voo / Hora Prevista / Partida: Data/Hora previsto para a partida do voo, conforme autorizado no Hotran. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC. Para vôo sem Hotran, informar o mesmo valor que o campo “Informações do Voo / Hora Realizada / Partida Motor.

XV) Informações do voo / Hora Prevista / Chegada: Data/Hora previsto para a chegada do voo, conforme autorizado no Hotran. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC. Para vôo sem Hotran, informar o mesmo valor que o campo “Informações do Voo / Hora Realizada / Corte Motor.

XIX) Informações do Voo / Hora Realizada / Partida Motor: Data/Hora real em que foi dada a partida no motor. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC.

XX) Informações do Voo / Hora Realizada / Decolagem: Data/Hora real em que a aeronave decolou. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC

XXI) Informações do Voo / Hora Realizada / Pouso: Data/Hora real em que a aeronave pousou. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC.

XXII) Informações do Voo / Hora Realizada / Corte Motor: Data/Hora real em que os motores da aeronave foram desligados. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário UTC.

5) XXIX) Informações do Voo / Combustível / Decolagem: Quantidade de combustível disponível na aeronave antes da decolagem. Padrão numérico: 999999 (seis algarismos).

6) XXX) Informações do Voo / Combustível / Pouso: Quantidade de combustível disponível na aeronave após o pouso. Padrão numérico: 999999 (seis algarismos).

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

1) Art. 5º Para cada tipo de operação prevista no art. 2º desta Resolução, a ANAC implementará, progressivamente, o disposto no anexo I desta Resolução que determinará e especificará o que segue:

I - o detalhamento de parâmetros a serem informados para cada trecho de voo;

II - a estrutura do arquivo de dados; e

III - o procedimento de envio dos arquivos de dados.

§1º - O prazo para envio dos arquivos de dados a ANAC é até o dia 15 (quinze) do mês subsequente ao mês de referência.

2) Incluir as orientações que foram enviadas as companhias aéreas como anexo a esta Resolução com as alterações sugeridas nos itens abaixo:

3) I) Voo / Empresa: Código de identificação da empresa que realizou o trecho do voo. Padrão ICAO ou IATA. A empresa deve usar nesse campo o mesmo código usado para compor o nome do arquivo, devendo ser sempre o mesmo código em todos os arquivos enviados.

Excluir o parágrafo sobre o envio de dados de cancelamento de voo, uma vez que estes dados são enviados via BAV para a Superintendência de Regulação Econômica.

4) IX) Tripulação / Início Jornada - Planejado: Data/Hora planejadas para início da jornada do tripulante, momento em que se apresenta no local de trabalho. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA.

X) Tripulação / Início Jornada - Realizada: Data/Hora realizado para início da jornada do tripulante, momento em que se apresenta no local de trabalho. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA.

XII) Tripulação / Interrupção de Jornada – Início: Data/Hora em que começa a interrupção da jornada do tripulante deve ser preenchido na linha de dados do trecho de vôo que ocorreu antes da interrupção. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA.

XIII) Tripulação / Interrupção de Jornada – Fim: Data/Hora em que o tripulante retorna à jornada após uma interrupção, deve ser preenchido na linha de dados do trecho de vôo que ocorreu antes da interrupção. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA

XIV) Informações do Voo / Hora Prevista / Partida: Data/Hora previsto para a partida do voo, conforme autorizado no Hotran. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA. Para vôo sem Hotran, informar o mesmo valor que o campo “Informações do Voo / Hora Realizada / Partida Motor.

XV) Informações do voo / Hora Prevista / Chegada: Data/Hora previsto para a chegada do voo, conforme autorizado no Hotran. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA. Para vôo sem Hotran, informar o mesmo valor que o campo “Informações do Voo / Hora Realizada / Corte Motor.

XIX) Informações do Voo / Hora Realizada / Partida Motor: Data/Hora real em que foi dada a partida no motor. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA.

XX) Informações do Voo / Hora Realizada / Decolagem: Data/Hora real em que a aeronave decolou. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA.

XXI) Informações do Voo / Hora Realizada / Pouso: Data/Hora real em que a aeronave pousou. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA.

XXII) Informações do Voo / Hora Realizada / Corte Motor: Data/Hora real em que os motores da aeronave foram desligados. Padrão: 2011-12-31T23:59:59, formato de horário BRASÍLIA.

§1º As informações relativas aos tripulantes deverão ser guardadas em sigilo respeitando o direito a privacidade conforme artigo 5º, inciso X da Constituição da República .

5) XXIX) Informações do Voo / Combustível / Decolagem: Quantidade de combustível disponível na aeronave no momento da partida dos motores da aeronave Padrão numérico: 999999 (seis algarismos).

6) XXX) Informações do Voo / Combustível / Pouso: Quantidade de combustível disponível na aeronave no momento do corte dos motores da aeronave. Padrão numérico: 999999 (seis algarismos).

#### **JUSTIFICATIVA**

Cumprе ressaltar que as sugestões que seguem expostas visam a alteração parcial da minuta de Resolução submetida a consulta pública, pelos fatos e fundamentos que serão abordados no campo justificativa.

A TAM LINHAS AÉREAS sugere que o detalhamento de parâmetros a serem informados para cada trecho de voo; a estrutura do arquivo de dados e o procedimento de envio dos arquivos de dados faça parte da Resolução em formato de anexo, uma vez que todos os arquivos de dados referentes as operações aéreas seguem a estrutura definida no

documento(em anexo) enviado as empresas pela ANAC.

Ressalto que se esta estrutura já foi adequada aos sistemas da empresa seguindo as alterações sugeridas nesta colaboração e que a cada alteração, através de Portaria acabaria por prejudicar o envio dos dados, pois as empresas ficariam a mercê das diversas alterações propostas pelo órgão regulador.

Assim, a cada nova Portaria proposta as empresas deveriam alterar os sistemas para conseguir cumprir a determinação da agência.

Neste mesmo sentido a determinação do prazo e periodicidade de envio de dados deve estar contido na Resolução e não em Portaria, bem como o texto sugerido seguiu o mesmo padrão da Resolução 191, de 16 de junho de 2011 da ANAC que regulamenta o fornecimento de dados estatísticos relativos aos serviços de transporte aéreo público, padronizando assim o procedimento da agência.

Quanto ao envio das informações de cancelamento de voo não entendemos necessário o envio duplicado, tendo em vista que em função da IAC 1504, no caso de cancelamento de voo a empresa é obrigada a informar a ANAC através do BAV – Boletim de Alteração de Voo, portanto, a Agência já recebe estes dados através da Superintendência de Regulação Econômica.

Com relação a obrigatoriedade de que todas as informações constantes no anexo sejam enviados no formato UTC, cumpre esclarecer que vai em desconformidade aos horários considerados pela Agência nos casos de HOTRAN, chave VRA e fechamento de dados estatísticos, fato este que causaria prejuízo ao cruzamento dos dados.

Assim, requeremos que todos os dados deverão ser enviados no formato de horário Brasília a fim de não prejudicar o cruzamento dos dados, bem como para padronizar as informações.

No que tange ao detalhamento dos dados referente a quantidade de combustível constante na aeronave solicitamos que seja considerado como parâmetro de decolagem o acionamento dos motores e no caso de pouso o corte dos motores, deste modo padronizando as referências constantes nas normas da Agência.

Por fim, ressaltamos que as informações referentes a tripulação deverão respeitar o direito a privacidade, portanto, deverão ser guardadas em confidencialidade em razão do disposto no art. 5.º, inciso X da Constituição Federal que oferece guarida ao direito à reserva da intimidade, assim como ao da vida privada.

Segundo BASTOS , a intimidade consiste "na faculdade que tem cada indivíduo de obstar a intromissão de estranhos na sua vida privada e familiar, assim como de impedir-lhes o acesso a informações sobre a privacidade de cada um, e também impedir que sejam divulgadas informações sobre esta área da manifestação existencial do ser humano."

#### **RESPOSTA DA ANAC**

1) A apresentação do detalhamento das informações solicitadas, bem como os procedimentos técnicos para envio dos pacotes de dados será apresentado sob a forma de portaria a ser publicada pela ANAC, e não em forma de Anexo à Resolução, pelos motivos que seguem:

1.1) Os detalhes de informação que deverão ser apresentados através do Sistema Eletrônico de Registro de Voo diferem para cada tipo de operador aéreo. Por exemplo, os operadores regidos pelo RBAC 121 deverão apresentar os dados de forma diferenciada em relação aos operadores aéreos regidos pelo RBHA 91. Como a implantação do Sistema será feita em etapas, para cada tipo de operador aéreo separadamente, não é possível estabelecer todos os critérios e procedimentos de envio para todos os grupos de operações de uma única vez no momento da publicação da Resolução. As características de uma portaria possibilitam a flexibilidade necessária para a implantação em etapas do Sistema, dessa forma, optou-se por emitir uma portaria específica para cada grupo de operadores aéreos a cada nova etapa.

1.2) Eventualmente será necessário integrar o Sistema Eletrônico de Registro de Voo a outros sistemas de coleta de dados correlatos já existentes na ANAC. Quando essa integração for realizada, será necessário atualizar os procedimentos de envio dos dados e também acrescentar novos campos de dados para cobrir as necessidades dos demais sistemas a serem integrados. Estando as instruções e detalhamento dos dados sob a forma de portaria, o processo de integração e renovação dos processos se torna mais dinâmico e elimina a necessidade de revisões na Resolução.

No que diz respeito à periodicidade de envio dos dados, esta também será definida na portaria, como já é previsto na Resolução proposta, uma vez que tal periodicidade poderá diferir em relação a cada tipo de operador aéreo.

2) O assunto tratado no item 2 da sugestão já encontra-se explanado no item 1 desta resposta.

3) As informações referentes a atrasos e cancelamentos de voo deverão ser solicitadas através do Sistema Eletrônico de Registro de Voo, em paralelo ao BAV, primeiramente por haver diferença entre os padrões utilizados (listas de fatores) em função do objetivo buscado por cada um dos sistemas. Além dessa razão, o Sistema Eletrônico de Registro de Voo, em função novamente dos objetivos distintos para uso da informação, permite que sejam computados até três fatores diferentes que tenham contribuído com o atraso/cancelamento de

um único voo.

4) A padronização dos campos de dados referentes à data/hora em padrão de horário Brasília, e não padrão UTC, é pertinente e será reavaliada antes da ocasião de publicação da portaria que definirá o detalhamento dos campos de dados.

5) A alteração sugerida para o texto é pertinente e será considerada na ocasião de publicação da portaria que definirá o detalhamento dos campos de dados.

6) A alteração sugerida para o texto é pertinente e será considerada na ocasião de publicação da portaria que definirá o detalhamento dos campos de dados.

No que diz respeito às informações referentes aos aeronautas, essencialmente informações sobre jornada de trabalho, horas de voo e identificação da função a bordo, são todas informações cujo registro e disponibilização à autoridade de aviação civil já estão previstos em legislação, como exemplo a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e a Lei n° 7.183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta. Dessa forma, o tratamento dado à informação deve manter-se conforme já acontece, respeitando-se o uso da informação conforme estabelecido na legislação vigente, a exemplo do exposto no art. 105 da Resolução n° 110, de 15 de setembro de 2009, conforme segue:

“Art. 105. Ressalvados os documentos e autos cuja divulgação possa violar a segurança do País, o segredo protegido ou a intimidade de alguém, serão públicos os demais.

Parágrafo único. Observado o disposto no caput deste artigo, a ANAC dará tratamento sigiloso às informações técnicas, operacionais, econômico-financeiras e contábeis que solicitar às empresas prestadoras de serviços, desde que sua divulgação não seja diretamente necessária para:

I - impedir a discriminação de usuários ou prestadores de serviço; e

II - verificar o cumprimento das obrigações assumidas em decorrência de outorga de autorização, permissão ou concessão.”