



**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DIRETORIA
ATA DA REUNIÃO REALIZADA EM 14 DE DEZEMBRO DE 2007**

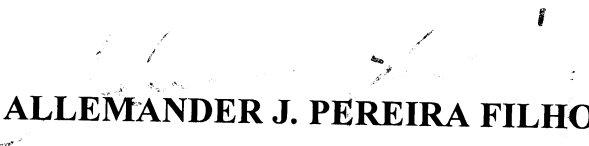
Aos quatorze dias do mês de dezembro do ano de dois mil e sete, às dezessete horas e trinta minutos, a Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, reuniu-se, em conferência telefônica (art. 5ºA do Regimento Interno), com a presença dos Senhores Diretores **Alexandre Gomes de Barros** e **Marcelo Pacheco dos Guaranys**, na sede da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, localizada no Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas Concessionárias – Lote 05 – Brasília-DF, e do Senhor Diretor **Allemander J. Pereira Filho**, presente no Edifício Santos Dumont, situado na Rua Santa Luzia, nº. 651, Castelo, Rio de Janeiro - RJ, que acordam: **1)** Outorga autorização à empresa Air Italy S.p.A., de nacionalidade italiana, para operar serviços aéreos regulares de passageiros e carga, no território brasileiro, com fundamento no artigo 212 da lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, conforme o que consta dos autos do processo nº 60800.017916/2007-90. **2)** Após consulta ao Comando da Aeronáutica e à INFRAERO, aprova os pedidos de HOTRAN anexos a esta Ata. Nada mais havendo, foram encerrados os trabalhos às dezoito horas e quarenta minutos do dia quatorze de

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to one of the directors mentioned in the text.

A smaller handwritten signature or mark in the bottom right corner of the page.

dezembro do ano de dois mil e sete, após o que foi lavrada esta Ata, que é por todos os Diretores lida e assinada.


ALEXANDRE GOMES DE BARROS
Diretor


ALLEMANDER J. PEREIRA FILHO
Diretor


MARCELO PACHECO DOS GUARANY'S
Diretor

ANEXO I

Ata de Reunião de Diretoria realizada em 14 de dezembro de 2007

Empresa: TAM
Nº. do pedido: SAODU-266/07 DE 19 NOV 2007.
Entrada na COMCLAR: 19 NOV 2007.
Vigência: 19 DEZ 2007.

HOTRAN TAM 244-00: CURITIBA – GUARULHOS - CURITIBA.

Inclusão de **HOTRAN** com os vôos **TAM 3336 e 3337**, com 07 frequências cada.

1) VÔOS INCLUIDOS:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3336	A320	2	3	4	5	6	S	D	156	SBCT	(*)	1925
											SBGR	2030	(**)

(*) Aeronave chega em Curitiba, vôo TAM-3337, pouso previsto para 18h:45min., procedente de Guarulhos.

(**) Decolagem de Guarulhos, vôo TAM 3318, prevista para 22h:50min. com destino a Natal (SBNT).

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3337	A320	2	3	4	5	6	S	D	156	SBGR	(*)	1750
											SBCT	1845	(**)

(*) Aeronave chega em Guarulhos, vôo TAM-8019, pouso previsto para 16h:40min., procedente de Buenos Aires.

(**) Decolagem de Curitiba, vôo TAM 3336, prevista para 19h:25min. com destino a Guarulhos (SBGR)

2) OFERTA EXISTENTE NO TRECHO CURITIBA – GUARULHOS - CURITIBA.

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3528	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBCT	SBGR	0620	0720
TAM	3170	A321							D	220	SBCT	SBGR	0700	0800
GLO	1567	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBCT	SBGR	0800	0905
GLO	1846	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBCT	SBGR	1145	1250
TAM	3330	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBCT	SBGR	1305	1400
TAM	3510	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBCT	SBGR	1600	1700
TAM	3334	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBCT	SBGR	2030	2125

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3811	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBCT	0910	1011

TAM	3513	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBCT	1150	1245
TAM	3331	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBCT	1640	1735
GLO	1847	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGR	SBCT	1720	1840
GLO	1566	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGR	SBCT	2150	2250
TAM	3171	A321						S		220	SBGR	SBCT	2200	2255
TAM	3335	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBCT	2225	2320

3) Interesse do usuário: Beneficiado com incremento de oferta no trecho CURITIBA – GUARULHOS - CURITIBA.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Disponível.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF, tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 05;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, que tem conhecimento da solicitação, conforme constante às fls. 07;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 09, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – SBCT e GUARULHOS – SBGR, de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e

aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Certificações e Operações – GGCO (SIE), pois o pedido **está em conformidade com as legislações** em vigor, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária (SAFETY); nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 10;

Considerando o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Vôo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 12; Considerando o nada a opor da Aeronavegabilidade 121, por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 12;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121, por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 15;

Considerando o **nada a opor** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 18;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121, por estar em conformidade com a legislação em vigor baseado nas seguintes conformidades: a) O vôo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; b) A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de vôo; c) A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); d) O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de

Aeronavegabilidade da aeronave; e) As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); f) O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 26; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial; e

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TAM 244-00**.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento da ligação CURITIBA – GUARULHOS – CURITIBA.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade.

Empresa: TAF LINHAS AÉREAS.
Nº. do pedido: CT. RIOTSD-137/07 DE 28 OUT 2007.
Entrada na COMCLAR: 29 SET 2007.
Vigência: 01 DEZ 2007.

HOTRAN TSD 223-01: BELÉM – MACAPÁ (e volta)

Implementação do HOTRAN com os vôos TSD 4956 e TSD 4957 com 03 frequências cada.

Obs.: A empresa informa que o trecho incluído nos vôos TSD 4956 e TSD 4957 são provenientes dos vôos internacionais previstos no HOTRAN TSD 500-06.

1) VÔOS SOLICITADOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA				ASS	ARPT	CHEG	PART
TSD	4956	B732	2	4	6	117	SBBE	(*)	0800	
							SBMQ	0850	(**)	

(*) TSD 4956: aeronave baseada em BELÉM (SBBE).

(**) TSD 4956: aeronave chega a MACAPÁ (SBMQ) as 08h: 50 min decola como vôo TSD-4957 as 09h: 20 min. com destino à BELÉM (SBBE).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA				ASS	ARPT	CHEG	PART
TSD	4957	B732	2	4	6	117	SBMQ	(*)	0920	
							SBBE	1010	(**)	

Nas segundas:

(*) TSD 4957: aeronave chega a MACAPÁ (SBMQ) através do vôo TSD 4956 as 08h50min procedente de BELÉM (SBBE).

(**) TSD 4957: aeronave chega a BELÉM (SBBE) às 10h: 10 min decola como vôo TSD-7500 (HOTRAN TSD-500-07) as 11h: 40 min. com destino à CAIENA (SOCA).

Nas quartas e sextas:

(*) TSD 4957: aeronave chega a MACAPÁ (SBMQ) através do vôo TSD 4956 as 08h50min procedente de BELÉM (SBBE).

(**) TSD 4957: aeronave chega a BELÉM (SBBE) às 10h: 10 min decola como vôo TSD-7502 (HOTRAN TSD-500-07) as 19h: 00 min. com destino à CAIENA (SOCA).

3) Interesse do usuário: Mantido.

4) **Interesse público:** Idem.

5) **Infra-estrutura:** Disponível.

6) **Parecer:**

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls.11;

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls.16;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls.20;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls.18;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: a) O vôo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; b) A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de vôo; c) A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); d) O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; e) As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do vôo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); e) O vôo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls 19;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls.15;

Considerando que o HOTRAN **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos

seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Vôo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 13;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls.05, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de BELÉM – SBBL e MACAPÁ – SBMQ de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN.

A proposta de HOTRAN será renumerada para **TSD-223-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada a deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do **HOTRAN** para atendimento à ligação **BELÉM – MACAPÁ**
- BELÉM.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que, a proposta de HOTRAN será a renumerada para **TSD-223-00** e data de vigência ficará atrelada a deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.

Empresa: TAM LINHAS AÉREAS
Nº. do pedido: SAODU-248/07 DE 06 NOV 2007
Entrada na COMCLAR: 07 NOV 2007
Aditamento: SAODU-264/07 DE 14 NOV 2007
Entrada na COMCLAR: 14 NOV 2007
Informação de Trilho: E-mail s/nº de 19 NOV 2007
Aditamento: SAODU-274/07 DE 03 DEZ 2007
Entrada na COMCLAR: 03 DEZ 2007
Aditamento: SAODU-285/07 DE 07 DEZ 2007
Entrada na COMCLAR: 07 DEZ 2007

ALTA TEMPORADA

PERÍODO: DE 21 DEZEMBRO DE 2007 A 11 FEVEREIRO DE 2008

HOTRAN TAM-303-00: FLORIANÓPOLIS – CONGONHAS (e volta)

Inclusão do HOTRAN com os vôos TAM 3124/TAM 3125 com 06 frequências cada e TAM 3142/TAM 3143 com 01 frequência cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

Trilho de rotação de aeronaves conforme constante às fls.55.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3124	A319	2	3	4	5	6	S	144	SBFL		1142	
										SBSP	1246		

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3125	A319	2	3	4	5	6	S	144	SBSP		1007	
										SBFL	1107		

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3142	A320							D	174	SBFL	1700	
										SBSP	1812		

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3143	A320							D	174	SBSP	1510	
										SBFL	1620		

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) - Trecho: CONGONHAS – FLORIANÓPOLIS (e volta)

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3100	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBFL	SBSP	0615	0720	
GLO	1281	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBFL	SBSP	0730	0830	
TAM	3112	A319						S		144	SBFL	SBSP	0805	0906	
TAM	3114	A320							D	174	SBFL	SBSP	0827	0927	
VRN	2131	B733	2	3	4	5	6	S		136	SBFL	SBSP	0930	1038	
TAM	3102	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBFL	SBSP	1000	1105	
VRN	2133	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBFL	SBSP	1226	1327	
GLO	1283	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBFL	SBSP	1330	1430	
TAM	3108	A319	2	3	4	5	6		D	144	SBFL	SBSP	1525	1635	
GLO	1285	B738	2	3	4	5	6		D	187	SBFL	SBSP	1630	1735	
TAM	3104	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBFL	SBSP	1850	2000	
VRN	2137	B733	2	3	4	5	6		D	136	SBFL	SBSP	2000	2110	
TAM	3110	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBFL	SBSP	2035	2144	
GLO	1287	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBFL	SBSP	2100	2240	
TAM	3111	A319						S		144	SBSP	SBFL	0625	0725	
TAM	3113	A320							D	174	SBSP	SBFL	0645	0745	
VRN	2130	B733	2	3	4	5	6	S		136	SBSP	SBFL	0800	0900	
TAM	3101	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	SBFL	0803	0913	
GLO	1280	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSP	SBFL	0925	1030	
VRN	2132	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBSP	SBFL	1100	1200	
TAM	3107	A319	2	3	4	5	6		D	144	SBSP	SBFL	1345	1450	
GLO	1282	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSP	SBFL	1510	1610	
GLO	1284	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	SBFL	1630	1740	
TAM	3103	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSP	SBFL	1647	1800	
VRN	2136	B733	2	3	4	5	6		D	136	SBSP	SBFL	1825	1935	
TAM	3109	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	SBFL	1845	1955	
TAM	3105	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	SBFL	2145	2252	
GLO	1286	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSP	SBFL	2155	2300	
GLO	1288	B738	2	3	4	5	6		D	187	SBSP	SBFL	2215	2340	

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos para o trecho SBFL – SBSP – SBFL.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contêm as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 14, 30, e 37;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 08, 10, 20, e 47 ;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls. 11, 19, e 40, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de

CONGONHAS (SBSP) e FLORIANÓPOLIS (SBFL), de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o **nada tem** a opor da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), e que o pedido **está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 12, 27, e 44 ;

Considerando o **nada a opor** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 46 e 59;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência , relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir,

na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 10, 22, e 41;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 26, e 43;

Considerando o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB, conforme constante às fls. 16, 31, e 57; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN TAM 303-00.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Inclusão do HOTRAN para atendimento da demanda de alta temporada 2007/2008.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade.