

## **ATA DA 31ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO CONSULTIVO**

**DATA:** 8 de dezembro de 2016

**LOCAL:** Sala de Reuniões do Plenário da Agência, localizada no 1º andar do Edifício-Sede, em Brasília (DF)

### **PARTICIPANTES**

- Pela Agência Nacional de Aviação Civil:
  - José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz - Diretor-Presidente
  - Ricardo Fenelon Junior - Diretor
  - Ana Carolina Pires da Motta - Secretária Executiva do Conselho Consultivo
- Representando o segmento das empresas de serviços de transporte aéreo:
  - Robson Bertolossi
  - Airton Nogueira Pereira Junior
  - Wolner José Pereira de Aguiar
- Representando o segmento dos usuários de serviços aéreos:
  - Maria Inês Rodrigues Landini Dolci
  - Augusto Fonseca da Costa
  - José Felinto
- Representando o segmento dos exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária:
  - Douglas Rebouças de Almeida
  - Carlos Alberto Vilela de Andrade Filho
- Representando o segmento de aviação geral, aeroclubes e aerodesporto:
  - Fábio de Souza Freitas
  - Oscar José da Silva
- Representando o segmento da indústria aeronáutica e manutenção aeronáutica:
  - José Serrador Neto
  - Luiz Claudio Gonçalves
- Representando o segmento de trabalhadores do setor:
  - Tiago Rosa da Silva
- Representando o segmento das instituições de formação e adestramento de pessoal destinado à aviação civil:

Raul Francé Monteiro

- Representando o segmento das empresas prestadoras de serviços auxiliares:  
Ricardo Aparecido Miguel
- Representando o Comando da Aeronáutica:  
Brig. Ar. Luiz Ricardo de Souza Nascimento

## **PAUTA**

### **(I) ANAC – José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz**

Abertura dos trabalhos

### **(II) ANAC – Diretoria Colegiada**

Informes da Diretoria

### **(III) ANAC – Secretaria Executiva**

Informes da Secretaria Executiva

### **(IV) ANAC – Apresentações**

- 1) Operação Rio 2016 (Olimpíadas e Paralimpíadas).
- 2) 39ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI.
- 3) Aviação experimental no novo Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA.
- 4) Elaboração de metodologia de produção de normas finalísticas.
- 5) Permanência da aviação geral no pátio de estacionamentos de aeroportos.
- 6) Pesquisa de qualidade dos processos da ANAC.

### **(V) Conselho Consultivo**

Assuntos Gerais

### **(VI) ANAC**

Encerramento

**(I)** Aos oito dias do mês de dezembro do ano de dois mil e dezesseis, às dez horas e quinze minutos, teve início a 31ª Reunião Ordinária do Conselho Consultivo da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), na Sala de Reuniões do Plenário de seu Edifício-Sede, em Brasília. O Diretor-Presidente, José Ricardo Botelho, abriu a reunião saudando os presentes e agradecendo a presença de cada um na segunda reunião do Conselho com a atual composição. Na sequência, deu continuidade à agenda, passando a palavra à Sra. Ana Motta, Secretária Executiva do Conselho Consultivo, para que fizesse os informes iniciais.

(II) Encerrada a abertura dos trabalhos, a Sra. Ana Motta se apresentou, deu boas-vindas aos presentes e iniciou os Informes da Diretoria. Inicialmente, informou que a ANAC realizou um Workshop, no dia 10 de outubro de 2016, sobre proposta de edição dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC n<sup>os</sup> 140, 141 e 147, destinado a representantes de escolas de aviação civil, aeroclubes, entidades representativas de pilotos, a fim de divulgar o status das propostas e receber informações dos participantes. Em seguida, anunciou que a divulgação das demonstrações contábeis do segundo trimestre de 2016 das principais empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade táxi aéreo, foram incluídas no portal da Agência conforme estabelecido na Resolução n<sup>o</sup> 342, de 9 de setembro de 2014, que entrou em vigor no dia 1<sup>o</sup> de janeiro de 2015. Dando continuidade, comentou que a ANAC promoveu o Primeiro Workshop sobre Regulação de SESCINC e OE-SESCINC, nos dias 25 e 26 de outubro de 2016, com o objetivo de receber subsídios e informações do setor sobre a regulamentação do serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis (SESCINC) e de organização de ensino especializada na capacitação de recursos humanos para o SESCINC (OE-SESCINC). A seguir, comunicou aos conselheiros a realização da IV Semana de Qualidade da Informação do Transporte Aéreo, na cidade de São Paulo (SP), entre os dias 7 a 11 de novembro de 2016, que teve como principal objetivo contribuir para a melhoria da qualidade das informações relacionadas ao acompanhamento do mercado de transporte aéreo no Brasil. Na sequência, noticiou a aprovação da Política de Segurança Operacional da Agência, que tem como objetivo promover boas práticas e uma cultura positiva de segurança operacional no sistema de aviação civil e reforçar a importância da continuidade do Programa de Segurança Operacional Específico da Agência (PSOE-ANAC). Informou ainda a realização da IV Jornada AVSEC, nos dias 3 e 4 de novembro de 2016, e da cerimônia de homenagem aos vencedores do Prêmio ANAC 10 Anos - Acadêmico e Jornalístico, no dia 23 de novembro de 2016. Em seguida, a Secretária Executiva comunicou a realização das Audiências Públicas n<sup>os</sup> 23, 24, 25 e 26/2016, ocorridas nos meses de setembro a novembro do corrente ano, como forma de consulta à sociedade, em busca de subsídios para os processos decisórios. Finalizando os Informes da Diretoria, comunicou ainda que a revisão das Condições Gerais de Transporte Aéreo (CGTA), submetida à consulta da sociedade por meio da Audiência Pública n<sup>o</sup> 3/2016, foi incluída na pauta da Reunião Deliberativa da Diretoria, de 13 de dezembro de 2016, e a previsão é que a Resolução entre em vigor a partir de 14 de março de 2017. Aproveitando a oportunidade, o Diretor-Presidente tomou a palavra e informou que o objetivo da revisão do CGTA é modernizar a norma, deixando as relações entre empresas e passageiros mais transparentes. Após a fala, passou então a palavra para o Diretor Ricardo Fenelon Junior, relator do tema, que fez algumas considerações sobre o assunto. Ressaltou ainda que a Agência busca sempre as melhores práticas de regulação, por meio de iniciativas que promovam a concorrência e deixem os serviços mais transparentes para o consumidor. O Diretor-Presidente retomou então a palavra e acrescentou que, ao tempo em que se aprova a norma, a ANAC será a primeira Agência reguladora a fazer parte do sistema

‘consumidor.gov’, que serve para dar acessibilidade à população e mediar conflitos. Dito isso, passou a palavra à Sra. Ana Motta para iniciar os Informes da Secretaria Executiva.

**(III)** Em continuidade aos trabalhos, a Secretária Executiva salientou que a Ata da 30ª Reunião Ordinária, realizada no último dia 14 de setembro, seria encaminhada para ratificação dos membros do Conselho nos próximos dias, salientou também que o prazo para envio de sugestões e alterações na ata seria de 10 dias a contar da data do encaminhamento, nos termos do Regimento Interno do Conselho Consultivo. Após o término do prazo, a ata será disponibilizada no site da ANAC. Informou então sobre a pasta entregue aos presentes, na qual consta a pauta da reunião, cópia do Regimento Interno do Conselho Consultivo – aprovado pela Resolução nº 319, de 27 de maio de 2014 –, formulário para atualização de dados dos conselheiros e folhetos informativos elaborados pela Agência com as principais mudanças nos direitos e deveres dos passageiros, tema (CGTA) apresentado nos Informes da Diretoria. A seguir, para um melhor aproveitamento do tempo, informou sobre o rito da reunião, definido da seguinte forma: tempo máximo de 20 minutos para apresentações; 2 minutos para questionamentos e comentários sobre o tema apresentado, seguidos de esclarecimentos finais por parte do convidado; e, após a apresentação do último tema constante da pauta, 5 minutos pra exposição de temas de interesse do Conselho Consultivo e dos segmentos representados na reunião. Por último, colocou a Secretaria Executiva à disposição para dirimir quaisquer dúvidas por meio do endereço eletrônico conselho.consultivo@anac.gov.br ou telefone (61) 3314-4361, de forma a garantir o máximo de agilidade e qualidade possível no atendimento.

**(IV)** 1) Passando ao primeiro assunto da pauta, Operação Rio 2016 – Olimpíadas e Paralimpíadas –, a Secretária Executiva do Conselho Consultivo convidou para apresentação o Superintendente de Ação Fiscal, Sr. Cláudio Ianelli, que, após cumprimentar todos, explanou sobre os resultados das operações Olimpíadas e Paralimpíadas, explicando que o maior objetivo foi garantir a segurança e o funcionamento das estruturas. Explicou ainda que foram fiscalizados operadores aéreos, operadores aeroportuários e demais regulados da Agência, com apoio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA e da Agência Brasileira de Inteligência - ABIN que facilitaram a participação na Sala Master e no Centro de Inteligência no Rio de Janeiro, sendo de extrema importância para a realização do trabalho e acompanhamento do sistema aéreo brasileiro, devido à integração das informações. A operação foi realizada no período de 19 de julho a 25 de setembro de 2016, tendo como foco os Aeroportos: Galeão, Santos Dumont, Guarulhos, Congonhas, Viracopos, Brasília, Confins, Pampulha, Salvador e Manaus. Nesses aeroportos, houve um plano de fiscalização mais intenso, com coordenação local feita pelos Núcleos Regionais de Aviação Civil - NURACs e utilização de 500 servidores envolvidos para o reforço da operação, correspondente a um aumento de mais ou menos 200% do efetivo empregado diariamente. Passando para os dados dos resultados sobre prestação de serviços ao passageiro, o Superintendente

relatou que houve redução de 39,5% nos autos de infração comparado com a Copa do Mundo. Entre os autos de infração classificados por motivo, o principal foi referente à acessibilidade, no qual tiveram 20 autos na Copa do Mundo e 15 nas Olimpíadas. Quanto aos autos classificados por operador, informou que a Azul e a Gol alcançaram os maiores decréscimos enquanto a TAM permaneceu com o mesmo índice alcançado na Copa. Em relação à aviação geral nos dois eventos, houve mais movimento na Copa que nas Olimpíadas, a exemplo das autorizações para entrada de aeronaves estrangeiras no país, diferentemente do tráfego doméstico que foi semelhante. No tocante à segurança operacional, houve uma redução de 60% de notificações de irregularidades em relação à Copa do Mundo, o que foi significativo mesmo diante da redução de aeronaves que passaram pelos aeroportos. Quanto à fiscalização por local, Salvador se destacou com o maior índice de irregularidades e, de modo geral, os principais motivos das ocorrências foram: infrações operacionais; erros documentais; e itens instalados sem identificação, além de ocorrência de problema com asa fixa de aeronave. Na sequência, o Sr. Cláudio Ianelli mostrou fotos que demonstram as atividades nos aeroportos e o fluxo de passageiros. Nesse cenário, o procedimento de *check-in* remoto auxiliou muito no atendimento, uma vez que os atletas faziam o *check-in* na própria Vila Olímpica. Mostrou ainda os destaques positivos da imprensa com relação a aeroportos, prestação de serviços ao passageiro e pontualidade de aproximadamente 95%, demonstrando que o setor de aviação estava preparado para o atendimento das necessidades. Passando aos dados do evento Paralimpíadas, o Superintendente explicou que apesar de o número de torcedores ser menor e o número de atletas com alguma dificuldade de locomoção ser maior, a integração aeroporto-empresa foi de extrema importância para a prestação do atendimento. Referente às aeronaves inspecionadas nesse evento, informou que a Agência focou no Rio de Janeiro, local de destino final dos atletas. Em seguida, mostrou algumas fotos do evento e do trabalho desenvolvido na operação, como a inovação trazida pela companhia Gol, que criou uma ponte remota em Santos Dumont e Congonhas, e ressaltou o trabalho conjunto desenvolvido pela Polícia Federal, Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA e Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional - VIGIAGRO. Por último, apresentou os informes da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC sobre os eventos, em que se destacou, mais uma vez, a pontualidade do transporte aéreo de passageiros com 94,8% no período. Acrescentou a informação do total de 8 milhões de passageiros transportados no período, com média de 400 mil por dia e 80 atendimentos *vips*, e finalizou a exposição agradecendo aos presentes. Em seguida, o Presidente do Conselho tomou a palavra e parabenizou todos os servidores envolvidos, a iniciativa privada, as companhias aéreas, o governo e o DECEA pelo apoio incondicional, além das outras instituições que trabalharam para o sucesso do evento. Encerrada a fala do Presidente, a Sra. Ana Motta perguntou aos presentes se gostariam de fazer algum comentário. O primeiro a se manifestar foi o Brigadeiro Luiz Ricardo de Souza Nascimento, que saudou todos e informou que foi Coordenador da Sala Master, agradecendo à ANAC o apoio durante o evento. Continuando, teceu comentário sobre o tráfego aéreo do Galeão, informou sobre a primeira operação comercial do Airbus

A380 na América Latina e ressaltou os índices de pontualidade. Citou que a operação do A380, regulado pela ANAC, teve espaçamento maior, inspeção em pista antes e depois e que o tráfego aéreo conseguiu acomodar esse trabalho. Em seguida, questionou sobre o resultado da fiscalização por local e demonstrou preocupação especificamente sobre Salvador, perguntando se 100% das aeronaves fiscalizadas tiveram problemas. Em resposta ao questionamento do Brigadeiro, o Sr. Cláudio Ianelli comentou que, nas 13 aeronaves fiscalizadas, 90% apresentaram problemas documentais que foram rapidamente resolvidos e as aeronaves liberadas. Após o esclarecimento, o Sr. Robson Bertolossi tomou a palavra para parabenizar a ANAC e os demais envolvidos, pelo trabalho conjunto e resultado alcançado. Por fim, comentou que está sendo feito um *debriefing*, no qual a organização do local da próxima Olimpíada (Tóquio - Japão) vem ao Brasil para conhecer a metodologia empregada durante a Olimpíada Rio 2016.

(IV) 2) Finalizados os comentários sobre a primeira apresentação, a Secretária Executiva convidou o Sr. André Airton de Macedo Rebouças, servidor da Assessoria Internacional da ANAC, para apresentar os resultados da 39ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI. O servidor iniciou explicando que, dentro da estrutura da OACI, a Assembleia ocorre a cada três anos, no qual 191 estados-membros, signatários da Convenção de Chicago, têm a chance de participar. Ressaltou que a Assembleia é o corpo soberano, onde se discute diretrizes da organização para o próximo triênio, e que possui quatro funções principais, quais sejam: eleger o Conselho; aprovar o orçamento para o próximo triênio; rever o trabalho completo da OACI durante o triênio anterior; e determinar o programa de trabalho para o triênio seguinte. Dando continuidade, explicou que o Conselho é formado por 36 países, que irão dirigir a organização pelos três anos seguintes, e que pela primeira vez o Brasil foi eleito o país mais votado para o Conselho entre toda a Assembleia. Ressaltou, na sequência, a importância do Brasil na Assembleia, como membro do Grupo I do Conselho, e seu significado na OACI, como o 7º maior contribuinte, com crescimento na participação de 2,94% do orçamento. Para evidenciar a força do país, mostrou os 17 painéis da Comissão de Navegação Aérea dos quais o Brasil participa de 16. Mostrou também a participação efetiva do Brasil em todos os fóruns de discussão e nos outros painéis que existem dentro do Conselho. Após, relatou os temas emergentes da Assembleia. O primeiro deles foi o *Global Aeronautical Distress and Safety System - GADSS*, pois, devido aos problemas com a MH370 e com a Air France 447, concluiu-se que era necessário melhorar a capacidade de fazer o *tracking* de aviões, ensejando emendas ao Anexo VI. Esse foi um dos temas mais discutidos na Comissão técnica, acompanhada pelo Brigadeiro Luiz Ricardo. Outro tema emergente relatado foi a aprovação do *Global Aviation Security Plan - GASeP*, criado a exemplo do *GASP - Global Aviation Safety Plan*, e do *GANP - Global Air Navigation Plan*, planos implementados com sucesso no mundo – incentivando a criação do GASeP para segurança da aviação civil e contrato de interferência ilícita. O tema seguinte foi *Cyber Security*, considerado transversal, envolvendo torre de controle, migração e todos os sistemas das aeronaves. Em continuidade, informou que o tema meio ambiente apesar de não emergente vem sendo discutido há muito tempo, devido à extrema importância. Logo após, apresentou os principais resultados

da Assembleia, alguns explicados anteriormente, a saber: reeleição do Brasil como país mais votado; aprovação do orçamento de 302 milhões para o próximo triênio; ampliação do Conselho de 36 para 40 membros; ampliação da Comissão de Navegação Aérea - ANC de 19 para 21 membros; acordo ambiental sobre emissões (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - CORSIA*); aprovação do GAsEP; endosso da iniciativa *No Country Left Behind*; e aprovação das propostas sobre GADSS, *Cyber Security* e repositório de informações sobre zonas de conflito. Sobre o último resultado, acrescentou que foi criado um *Task Force* para discutir a navegação aérea em zona de conflito. Por fim, relatou como foi a divisão da delegação na Assembleia, presidida pelo Diretor-Presidente José Ricardo Botelho, com participação do DECEA e do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA, a fim de garantir a participação em todos os fóruns e resguardar os interesses, inclusive apresentando propostas. Concluída a apresentação, a Secretária Executiva agradeceu ao Sr. André e abriu espaço para manifestação dos conselheiros, sendo o primeiro a pedir a palavra o Sr. José Serrador Neto. O conselheiro se apresentou e parabenizou pela abertura de espaço formal de consulta com o setor privado diretamente afetado na indústria aeronáutica e enalteceu o grau de governança que a ANAC tem desenvolvido nos últimos anos. Em seguida, comentou sobre a OACI, em que ocorrem discussões relacionadas à segurança e a temas econômicos de extrema relevância, por trás do caráter técnico. Comentou também que a Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil - AIAB acompanha esses temas e sempre participa das Assembleias e das reuniões do CAEP. Ressaltou, mais uma vez, que assuntos aparentemente de caráter técnico têm interesses econômicos importantes a serem levados em consideração e reiterou a seriedade de se ter uma indústria dependente de regulação internacional. O próximo conselheiro a se manifestar foi o Sr. Augusto Fonseca da Costa, que comentou sobre o convite à Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos - ABRAPAVAA para o evento da OACI, em Montreal, acrescentou que a Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA, como representante de interesses econômicos, não deve a eles se limitar e reforçou que a questão econômica deve ser respeitada, mas sempre pautada pela questão da segurança. Após o comentário do Sr. Augusto Fonseca, o Brigadeiro Luiz Ricardo tomou a palavra, agradeceu à ANAC a oportunidade de estar na Assembleia, representando o DECEA, e comentou a fala do Sr. Augusto sobre segurança, que para ele não tem preço, mas tem custo. Ressaltou que o GADSS, que tem como objetivo localizar aeronaves em perigo, e o *Conflicts Zone* possuem custos elevados de implementação, contudo sua importância para segurança da aviação não tem preço. Por fim, o Brigadeiro encerrou se referindo ao conceito do *No Country Left Behind*, iniciativa para elevação da segurança das operações aéreas no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), o qual o DECEA usa em sua atuação para aperfeiçoamento de suas atividades.

**(IV) 3)** Dando sequência a pauta da reunião, a Sra. Ana Motta convidou o conselheiro Augusto Fonseca da Costa para apresentar sobre aviação experimental no novo Código Brasileiro de Aeronáutica. Inicialmente, o conselheiro esclareceu que, apesar de representar entidades de defesa do consumidor e

de sua segurança, essas entidades não são ideologicamente contra o interesse econômico. Referiu-se à sobrevivência da aviação leve no Brasil, já chamada de ultraleve; experimental; construído por amadores; de construção amadora e aeronaves leves esportivas. No entanto, um viés que prevalece, segundo o conselheiro, é o da falta de segurança. Expôs, a seguir, que a devida regulação e fiscalização da aviação leve, indevidamente chamada de outros nomes, é direito do consumidor e de todos os cidadãos, além de ser fator essencial para sobrevivência da indústria e da aviação esportiva. Logo após, apresentou dados sobre acidentes com aeronaves experimentais em 2015, divulgados pelo CENIPA, constatados 41 acidentes e 19 mortes. Alertou que os números reais podem ser ainda maiores e que na maioria das vezes os acidentes não são investigados. Comentou sobre um acidente muito noticiado pela mídia e questionou sobre a classificação de aeronave turbo hélice de 8 lugares, com mil HP, 400 Km/hora, como experimental e de construção amadora. Continuando, afirmou que o termo experimental se refere a produto de laboratório dentro de uma indústria e não poderia denominar um produto pronto colocado à venda no mercado, de acordo com o Código de Defesa do Consumidor - CDC. Informou que 25% da frota brasileira de aeronaves privadas são experimentais, voam no mesmo espaço aéreo de todas as outras certificadas e por isso também devem ser certificadas e os acidentes investigados. Diante disso, explicou que a visão da entidade a qual representa não é combater a aviação esportiva, mas sim certificá-la para transitar com segurança. Apresentou, em seguida, exemplos de causas de degradação da segurança, a saber: deficiência na formação de pilotos esportivos; deficiência na testagem da proficiência; projetos de aeronaves sem registro na ANAC; autorização de voo dada pela ANAC sem certificado de aeronavegabilidade; certificação como aeronave leve esportiva com isenções de cumprimento de normas consensuais aplicáveis (ASTM); uso de materiais não aeronáuticos permitido; vistoria final de aeronaves feita pelo próprio fabricante; e manutenção feita pelo próprio operador. Na sequência, relatou sobre propostas de emendas ao Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, apresentadas por Senadores, com indícios de ilegalidades, contemplando interesses legítimos no seu aspecto econômico, mas conflitantes com a lei, com a Constituição Federal e com o CDC. Essas ilegalidades, de acordo com o conselheiro, vêm sendo praticadas desde o ano de 2009, período em que foi constituído um grupo de trabalho com a participação da DCA-BR, para tratar da elaboração de propostas de normas, o que propiciou o surgimento de uma produção industrial de aeronaves leves consideradas como de construção amadora ou experimental. Frisou que esse trabalho constituiu fuga à certificação e transferiu riscos ao consumidor, por meio das isenções dadas por um longo período. Continuando, afirmou que o CENIPA, em relatório, criticou a construção feita industrialmente com regras de construção amadora e acrescentou que o grupo teve como foco o aspecto econômico, o qual se sobrepôs à legislação em vigor ou à segurança de voo, isentando o critério da porção maior para o amador, uma vez que a atividade deveria ser pouco regulamentada, situação que conflitava com o CBA. Nesse sentido, o CENIPA fez ainda recomendações à ANAC como: incrementar fiscalização no âmbito da aviação experimental; restringir todo tipo de solicitação de isenção relativa ao critério da porção maior; estabelecer requisitos

mínimos de certificação para aeronaves leves que garantam condições seguras de aeronavegabilidade. Na sequência, apresentou estatística publicada no site da Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL, sobre o percentual de acidentes por tipo de aeronave, e análise das emendas, que liberam a venda de “aeronave construída por amador” sem os limites de uma por ano. Finalizando a apresentação, reiterou as recomendações do CENIPA à ANAC, referiu-se à lei que estabeleceu limites para uso dos dados dos relatórios do CENIPA e salientou o tema “para que outros vivam”. Em seguida, a Secretária Executiva do Conselho agradeceu a apresentação e abriu espaço para comentários dos conselheiros, sendo o primeiro a se manifestar o Sr. José Felinto, que lamentou a situação exposta pelo Sr. Augusto e acrescentou que em outras áreas não é diferente, a exemplo da aprovação da lei das novas concessões que regulamenta o artigo 175 da Constituição Federal. Disse ainda que o assunto precisa ser mais discutido, que não se trata de estar contra empresário ou contra a indústria, mas sim de tentar resolver o conflito principalmente quando se trata de segurança. Em seguida, informou ao Presidente do Conselho que estava inscrito para falar nos Assuntos Gerais e pediu autorização para antecipar a fala, o que foi acatado. Na sequência, enalteceu o trabalho da Ouvidoria e iniciou o relato de uma situação lhe ocorrida, na qual tentou fazer uma troca de bilhete de passagem da LATAM, por motivo de orientação médica, e não conseguiu. Por último, reiterou a necessidade de se resguardar o interesse dos passageiros como solução para problemas na aviação e agradeceu a atenção. Logo após, o Sr. Augusto Fonseca pediu licença para deixar, como doação para o Conselho, o livro Crimes Aeronáuticos, do Dr. Marcelo Honorato, que fez uma análise sobre a parte regulatória da segurança. Dando continuidade aos comentários, o próximo a se manifestar Sr. Luiz Cláudio Gonçalves explanou sobre a indústria de aeronaves leves no Brasil, que por muitos anos trabalhou sem legislação até o Departamento de Aviação Civil - DAC criar uma para o setor. Após a criação da Agência, a ANAC passou a regular e foram criadas regras de transição que, após vencidas, encerrarão com a fabricação experimental dando espaço à fabricação de aeronaves leves esportivas e aeronaves certificadas. Explicou que há dados que mostram que os acidentes experimentais não são superiores aos acidentes da aviação geral no Brasil. Comunicou ainda que a aviação experimental desenvolve tecnologias posteriormente usadas na aviação normal, mesmo sem financiamento e atenção governamental. Acrescentou que gostaria de apresentar, na próxima reunião, a evolução do setor que representa. A seguir, passou-se a palavra ao Sr. Oscar José da Silva, que mencionou o gráfico de estatística sobre acidentes, mencionado pelo Sr. Augusto Fonseca, como de sua autoria. Esclareceu que o objetivo do artigo era mostrar que a aviação experimental não é significativamente mais insegura que a homologada, não necessitando, por isso, de todas as restrições impostas pela ANAC. Por fim, procurou demonstrar que a aviação experimental oferece menor risco para as pessoas e propriedades em solo pela forma de operação. Em seguida, a Secretária Executiva tomou a palavra e pediu que se cumprissem os prazos estabelecidos no início da reunião, passando a palavra ao Sr. Roberto José Silveira Honorato, Superintendente de Aeronavegabilidade. O Superintendente apontou a segurança na aviação, inclusive na experimental, como preocupação

fundamental da ANAC. Citou que, desde 2009, a Agência viabiliza estudos e promove debates com a sociedade para ajustar aspectos da aviação experimental, nos quais os fabricantes participaram de forma mais efetiva. Reiterou o período de transição, mencionado pelo Sr. Luiz Cláudio, e as restrições criadas pela Agência, a partir de 2012, incluindo o início do IBR 2020, para que o setor alcançasse a certificação. Esclareceu, no entanto, que não se pode comparar aeronaves experimentais com aeronaves certificadas, pois a aviação experimental é um caso específico e exceção à regra geral estabelecida no CBA, de que toda aeronave deveria ser certificada. Ressaltou ainda que por haver regras e requisitos de segurança específicos a construção amadora é limitada. Retornando a palavra ao Sr. Augusto Fonseca, frisou que não concorda com o termo aviação experimental, pois, para ele, experimental é um termo usado para produtos em fase de desenvolvimento e disponibilizar esse produto ao público seria transferir ao consumidor o risco da operação. Acerca das regras de transição, ressaltou que elas devem existir, no entanto devem também ser comunicadas ao público. Reforçou que se deve viabilizar a indústria, mas sem sacrificar normas de segurança e que os acidentes de aeronaves experimentais não podem ser comparados com os acidentes de aeronaves certificadas, pois não existe estatística para isso. Finalmente, pediu que o Conselho analisasse o assunto e reiterou a sua preocupação com a segurança nessa área. Após a fala do Sr. Augusto Fonseca, o Presidente do Conselho, José Ricardo Botelho, tomou a palavra e ressaltou a importância de se discutir o tema e ouvir a sociedade. Salientou que a Agência sabe da importância da aviação experimental e, por isso, pretende-se estimular e caminhar para a certificação. Ressaltou o potencial do Brasil quando se trata de aviação civil e informou que a ANAC está trabalhando junto ao Congresso Nacional para fomentar a certificação e reduzir os custos para certificação de aeronaves no país. Por fim, o Presidente agradeceu e pediu o prosseguimento da reunião.

**(IV) 4)** A Secretária Executiva anunciou o Superintendente de Aeronavegabilidade para a apresentação da nova metodologia de elaboração de normas finalísticas da ANAC. O Sr. Roberto Honorato informou que, em 2013, a Agência iniciou um projeto prioritário para tratar de nova metodologia para o desenvolvimento de atos normativos, tendo em vista um diagnóstico interno de necessidade de melhoria. Já em 2014, foram feitos workshops em que se discutiram formas de melhorar a participação social no processo normativo da ANAC. Fez-se também *benchmarking* em outras instituições públicas e consultas a outras agências sobre o desenvolvimento da agenda regulatória. O projeto prioritário tem várias etapas, entre elas: estruturação da Agência; criação de procedimentos; tecnologia de informação para dar suporte ao processo normativo; e elaboração de instrução normativa estabelecendo diretrizes para criação de normas. Dando continuidade, apresentou a Instrução Normativa nº 107, de 21 de outubro de 2016 - IN nº 107/2016, que estabelece os procedimentos para o desenvolvimento de atos normativos finalísticos, isenções, níveis equivalentes de segurança e condições especiais pelas áreas finalísticas da ANAC. Explicou que essa instrução normativa traz diretrizes importantes como: definição precisa do problema a ser resolvido; imposição do menor volume de regras necessário; avaliação de que os benefícios das regras emitidas justificam os custos de cumprimento pelos

regulados e de supervisão pela Administração; a promoção da transparência e da oportunidade de manifestação de todos os interessados durante o processo normativo; clareza, consistência, abrangência e a disponibilidade dos normativos; busca pela celeridade no desenvolvimento de normativos; adoção de parâmetros para a aferição da efetividade da norma implementada; e viabilidade de fiscalização da norma quando aplicável. Em seguida, apresentou o fluxo da IN nº 107/2016 e explicou as etapas e fases consideradas mais importantes e informou que a norma traz diretrizes de procedimentos para estabelecer plano de comunicação específico para regulamentação, de modo a dar visibilidade, como tem sido feito na agenda regulatória, em que se comunica com antecedência temas a serem estudados pela Agência. Com isso, há possibilidade de o setor produzir dados e apresentar contribuições mais qualificadas para a resolução do problema. Apresentou também que a IN nº 107/2016 possui uma função de “qualidade regulatória” em que, de forma estruturada, há indicadores de desempenho da qualidade normativa, podendo ser analisada pela avaliação *a posteriori* do impacto regulatório, ou seja, após a implementação da regra. Por último, o Superintendente informou que a instrução normativa tem um prazo de 90 dias para entrar em vigor para temas iniciados a partir de 20 de janeiro de 2017 e que a Agência promoverá três eventos de divulgação em Brasília, São José dos Campos e São Paulo. Após o término da apresentação, a Secretária Executiva do Conselho perguntou se algum conselheiro gostaria de comentar sobre o tema. Diante da manifestação de alguns, passou a palavra primeiro ao Sr. Augusto Fonseca que questionou o termo Audiência Pública, pois, segundo ele, quando não há discussão, debate e contraditório de forma presencial, não se pode chamar de audiência, já que não há livre acesso ao público para discussão presencial, o que pode acarretar em contestações judiciais das decisões tomadas. Dando prosseguimento, passou-se a palavra ao Sr. José Serrador Neto para que fizesse seus comentários. O conselheiro iniciou enaltecendo o fluxo apresentado e parabenizou a Agência pela iniciativa da melhoria no processo, que inclui a participação efetiva do setor afetado antes de regular. Citou que, no passado, houve situações em que se editou uma norma sem dar oportunidade e prazo adequado para que o setor contribuísse. Explicou ainda que a medida é importante para tornar a certificação no Brasil mais robusta, uma vez que os aviões são validados pela *Federal Aviation Administration - FAA*, *European Aviation Safety Agency - EASA* e por outras autoridades aeronáuticas no mundo. Na sequência, o Sr. Roberto Honorato tomou a palavra para responder a um questionamento sobre a existência de revisão no processo, pequenas alterações ou ajustes nas normas, após serem implementadas. Explicou que existem mecanismos na IN nº 107/2016 para que as alterações sejam céleres. Continuando com os comentários, o Sr. Oscar José da Silva pediu a palavra e sugeriu que houvesse oportunidade para as pessoas acompanharem as propostas das outras a fim de ajudar no debate e evitar duplicidade, o que aprimoraria o processo de audiência pública. O Sr. Roberto Honorato comentou que a Agência já avalia essa possibilidade e que existem estudos para que isso seja feito posteriormente, por meio de um sistema de informação pela internet. Em seguida, tomou a palavra o Sr. Robson Bertolossi para agradecer a realização de audiências públicas sobre as Condições Gerais de Transporte das quais a entidade que

representa participou. Acrescentou ainda que nessas audiências, foram realizadas inúmeras reuniões, não apenas com o setor que representa, mas também com os consumidores e com o setor jurídico. Ressaltou então a transparência e comentou que, apesar da possibilidade de melhora, a realização de audiência pública o agrada, assim como o acesso que a ANAC dá para participação e acompanhamento de temas do interesse das companhias internacionais.

(IV) 5) Finalizando os comentários, a Sra. Ana Motta informou o quinto tema da pauta, apresentação sobre permanência de aviação geral no pátio de estacionamento de aeroportos, e convidou o conselheiro Fábio de Souza Freitas para explicar. O conselheiro, se apresentou como representante do segmento da aviação geral e diretor da Associação Brasileira de Proprietários e Pilotos de Aeronaves (APPA Brasil) e explicou que a associação vem trabalhando juntamente com o DECEA para melhorar o acesso da aviação geral ao espaço aéreo brasileiro. Citou a importante conquista para essa melhoria que foi uma revisão de toda a regra de *slots* de acesso aos principais aeroportos, mas enfatizou a necessidade de pátio para estacionamento de aeronave. Disse ainda que relataria algumas práticas as quais considera ilegais e restritivas, carecendo de regulamentação mais específica pela ANAC. Passou então a algumas características da aviação geral, citando: cobertura de mais de 1.300 pistas homologadas complementando as rotas da aviação regular; formadora de mão de obra para os demais setores; e importante ferramenta de produtividade empresarial e política que necessita de flexibilidade de horários, tendo as operações afetadas pela restrição de permanência em pátio. A seguir, apresentou a regulamentação sobre acessibilidade aos pátios, citando os artigos nºs 37 e 38 do CBA e a Portaria COMAER nº 306, de 25 de março de 2003. Dando continuidade, passou a um histórico das restrições de pátio, relatando um aumento da frota de aviação geral em 2006 não acompanhado pelo aumento em infraestrutura de pátios para aviação geral, principalmente nos aeroportos de maior relevância. Nesse cenário, diante dessa divergência entre oferta e demanda de espaço de pátio, o Centro de Operações Aeroportuárias - COA começou a gerir a questão por meio de restrições comunicadas via NOTAM. Ademais, disse não haver regulamentação da ANAC sobre como fazer esse gerenciamento de vagas de pátios pelos COAs, que impõem checagem ou reserva prévia de vagas e limitações ao tempo de estadia. Citou exemplos, no Aeroporto Campo de Marte - SBMT e no Aeroporto Internacional de Porto Alegre - SBPA, de COAs considerados de boa gestão, que estabelecem prazos de estadias razoáveis e sistemas de reservas por computador. Em contraponto, citou COAs que considera de gestão insatisfatória, os quais favorecem *handlers* por meio das seguintes práticas: solicitam coordenação com 24 horas da operação; limitam o tempo máximo de estadia a poucas horas; exigem contratação de *handlers* para uma eventual remoção de aeronave para outra posição. Como consequência dessas restrições, apontou aumento dos custos por parte dos operadores da aviação geral com contratações de *handlers* para reboque, redução dessas operações nesses aeroportos, redução na segurança operacional e pátios de aviação geral vazios. Usou como exemplo o Aeroporto Santos Dumond, onde há vagas destinadas para a aviação geral e não há problemas de falta de pátio, e apresentou o NOTAM referente a esse aeroporto,

o qual pede a informação da coordenação com 24 horas de antecedência da data e horário de pouso e decolagem, e informação da empresa de *handling*, caso o tempo de permanência no solo seja acima de três horas. Informou que para cumprimento do estabelecido pelo COA há gastos que tornam a operação nesse aeroporto inviável. Explicou ainda que a situação de restrições também acontece nas concessionárias privadas e em outros aeroportos (Galeão, Jacarepaguá, Viracopos e Vitória). Dando prosseguimento, apresentou sugestões, de curto prazo, à Diretoria da ANAC como: suspensão imediata dos NOTAMs que restringem a aviação geral; e emissões de novos NOTAMs, quando necessário, estabelecendo antecedência de três horas, quatro dias de estadia, vagas geridas pelo sistema e contratação de *handling* a critério do operador. Para o médio prazo, sugeriu as seguintes medidas: edição de norma reguladora para a gestão do COAs sobre os espaços de permanência para aviação geral e incentivar a construção e ampliação de pátios para aviação geral. Concluída a apresentação, a Secretária Executiva abriu espaço para os comentários, passando a palavra ao Sr. Carlos Alberto Vilela de Andrade Filho, representante da Infraero. O Sr. Carlos Alberto disse que o aumento da infraestrutura e a ampliação de pátio para atender a aviação geral é importante, mas não há área em todos os aeroportos para isso. Informou que há uma grande pressão com o aumento do tráfego da aviação regular sobre essas áreas, pois a aeronave da aviação regular transporta muito mais passageiros que a da aviação geral. Lembrou que na época da Copa e das Olimpíadas houve a necessidade de um estudo de ajuste de demanda para que aeronaves pudessem chegar aos aeroportos com espaço para estacionar. Diante disso, reforçou que estão sendo feitos estudos para aumentar a capacidade, no curto prazo, em diversos aeroportos. Relatou que, sobre a colocação de aeronaves, ajustar espaços disponíveis sem sinalização aumenta o risco de incidentes aeronáuticos. Do mesmo modo, quanto à gestão de horários, se uma aeronave utiliza uma área de movimentação em um pátio por elevado número de horas pode prejudicar a operação de uma aeronave regular programada. Por fim, informou que levará a sugestão de implementação da gestão do pátio do Campo de Marte para os demais aeroportos. Após, o Brigadeiro Luiz Ricardo comentou que, em reunião da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO, para tratar sobre *slots* da aviação geral, firmou compromisso de ajudar. Já em reunião com operadores de Aeroportos, foi informado pela Infraero que o assunto está sendo estudado para utilização da gestão do pátio do Campo de Marte como modelo e teve o compromisso dos operadores de Guarulhos, Viracopos e Confins para ajustar da melhor forma possível. Em seguida, a Sra. Clarissa Costa de Barros, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos, explicou que o assunto está sendo estudado e que se deve avaliar se os aeroportos estão fazendo a gestão de forma adequada. Ressaltou que existe base legal no artigo nº 37 do CBA, que estabelece: “os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos”. Então, complementou que os aeroportos podem impor restrições por motivos operacionais, haja vista a existência de fundamentação legal.

(IV) 6) Após a fala da Sra. Clarissa Costa, a Secretária Ana Motta convidou o Sr. José Assumpção, Gerente Técnico de Escritório de Processos, para apresentar o último item da pauta, pesquisa de qualidade dos processos da ANAC. O Gerente se referiu à importância da participação dos conselheiros na pesquisa da Ouvidoria sobre a performance dos processos internos da ANAC, uma vez que os processos atingem a todos os regulados. Informou que a Agência quer ouvir a comunidade de aviação civil sobre as expectativas quanto ao desempenho dos processos finalísticos para assim melhorá-los. Comunicou que a pesquisa pode ser respondida até o dia 31 de dezembro e que se deve indicar o macroprocesso objeto das sugestões, que podem ser: fiscalização; certificação e outorga; regulamentação; e relações institucionais. Comunicou que foi enviada, por e-mail, a descrição de cada processo de negócio para que os conselheiros identifiquem aqueles que são importantes para o seguimento que representam, bem como os subprocessos. Na pesquisa, os conselheiros responderão a perguntas sobre: tipos de problemas encontrados; melhorias esperadas; o que agrega valor ao processo; o que não pode falhar; e elogios aos processos. O gerente informou que foi criado o e-mail [consultacom Conselho@anac.gov.br](mailto:consultacom Conselho@anac.gov.br) para sanar dúvidas e auxiliar no preenchimento do questionário da pesquisa. Esclareceu que, nessa pesquisa, problemas pontuais e endêmicos podem ser comunicados, assim como posturas a serem adotadas pela Agência que não estão diretamente ligadas ao processo. Por fim, colocou-se à disposição para responder questionamentos sobre a apresentação. Então, o Sr. Augusto Fonseca informou que gostaria de apresentar uma proposta de criação de câmara técnica à Presidência para contribuir com recomendações à Diretoria da ANAC acerca das Emendas do PLS nº 258. Essa câmara seria composta pelos representantes dos segmentos do Conselho Consultivo atingidos pelo PLS nº 258. Diante da proposta apresentada pelo Sr. Augusto, a Secretaria Executiva do Conselho explicou sobre o rito de criação de uma câmara técnica, qual seja: apresentação, em reunião, de termo de referência sobre o assunto a ser objeto de estudo ou análise, com a indicação dos membros que farão parte da câmara técnica; e aprovação de sua criação pelo Presidente do Conselho. O Sr. Augusto reforçou então que o PLS está em fase final de relatoria e por isso não dispõe desse tempo que o processo de criação demandaria. Como solução, o Presidente do Conselho, José Ricardo Botelho, sugeriu a realização de reuniões específicas para estudar, avaliar e apresentar propostas sobre o tema. Em seguida, solicitou a participação dos conselheiros na pesquisa sobre performance dos processos da Agência, por considerar de muita importância. Esclareceu, por fim, que a Superintendência de Planejamento Institucional recebe dados das outras superintendências que serão relacionados aos dados externos para uma análise detalhada.

(V) Concluídos os assuntos pautados, a Secretária Executiva do Conselho Consultivo convidou o conselheiro Robson Bertolossi, primeiro inscrito, para se manifestar sobre o site da ANAC em inglês, no espaço destinado aos Assuntos Gerais. O conselheiro informou que o tema já havia sido apresentado na 23ª Reunião do Conselho Consultivo da ANAC e reiterou o pedido dos seus associados de tradução

das Resoluções no site da ANAC. Reconheceu que é um trabalho árduo e, dessa forma, propôs a tradução de apenas 24 resoluções, que abrangem especificamente o tráfego aéreo internacional, mesmo considerando importante a tradução das que tratam de tráfego aéreo doméstico. A seguir, o próximo conselheiro inscrito para se manifestar foi o Sr. Oscar José da Silva, que destacou que a Associação de aviação experimental nos Estados Unidos promove o *AirVenture*, um dos maiores eventos da aviação do mundo para teste de equipamentos. Comentou que equipamentos desenvolvidos pela aviação experimental estão sendo autorizados pela FAA a serem instalados em aviões mais antigos para melhorar a segurança. Relatou que, apesar do avanço da aviação experimental, a Agência impõe restrições que afetam a atuação do setor. Citou, então, os pontos que considera mais afetados pelas restrições da ANAC, sendo o primeiro restrição de sobrevoo de áreas densamente povoadas, norma disposta no RBHA 91, que estabelece essa proibição e, segundo o conselheiro, tem gerado uma situação de insegurança jurídica para o setor. Diante disso, apresentou à ANAC como proposta definir objetivamente quais são os aeródromos em que estaria restrita essa operação. Outro ponto citado foi que, em determinados aeroportos, o certificado de operação proíbe a operação de ultraleves. O último ponto abordado foi a redefinição de área experimental, tornando o voo irregular em face da nova definição de área densamente povoada, tema da Audiência Pública nº 17/2015, que apresenta emenda ao RBAC nº 01 e edição do RBAC nº 91. Corroborando com o exposto pelo Sr. Oscar, o Sr. Luiz Cláudio comentou que há restrição de classes e tipos de aeronaves nas novas portarias de concessão dos aeroportos o que prejudica a atividade do setor. Entende que deve haver restrições, mas estas devem ser definidas, como ocorre nos Estados Unidos. Finalmente, ressaltou que não há níveis de acidentes que justifiquem restringir a operação desse setor. Na sequência, o Sr. Augusto Fonseca concordou com a manifestação dos conselheiros Oscar e Luiz Cláudio, e entende não haver motivo para a restrição, uma vez que não há definição de área densamente povoada, sendo o conceito vago e incorrendo em insegurança jurídica. Dessa forma, ofereceu apoio das entidades que representa, desde que a segurança não seja afetada. Retomando a palavra, o Sr. Luiz Cláudio relatou que há muito tempo o assunto “área densamente povoada” é discutido e reforçou que deve haver uma discussão para se chegar a uma solução viável. Em seguida, o Superintendente Roberto Honorato informou que a Agência recebeu o pleito de reavaliação da restrição de sobrevoo em áreas densamente povoadas para aviação experimental e realizou reunião com ABUL, ABRAFAL e DECEA a fim de discutir internamente um modelo viável do ponto de vista operacional. Informou ainda que se pretende discutir melhor o assunto envolvendo todos os interessados do setor e elaborar uma instrução suplementar como forma de cumprimento do item nº 91.319 do RBHA 91. Esclareceu que a Audiência Pública nº 17/2015 ainda não foi finalizada e que a proposta está sendo analisada. Diante do levantamento do tema, o Sr. Fábio Rabanni, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária, esclareceu sobre o processo de certificação de aeroportos que perpassa pela apresentação das condições operacionais pelo operador do aeródromo e contém o manual de operações, elaborado pelo aeroporto com questões as quais podem limitar as operações ou delimitar o funcionamento do

aeroporto. Ressaltou que a ANAC apenas divulga a informação conforme certificado emitido pelo aeroporto. Esclareceu que, após os desdobramentos do assunto, a superintendência analisou os manuais de operação dos aeródromos certificados para identificar a origem da justificativa que o aeroporto apresentou e questioná-los sobre a motivação para restrição. Findadas as considerações, a Sra. Ana Motta passou a palavra a conselheira Maria Inês Rodrigues Landini Dolci, próxima inscrita a se manifestar, que se referiu à resolução sobre Condições Gerais de Transporte, especificamente sobre cobrança de bagagem e direitos e deveres dos consumidores. Informou que gostaria que fossem discutidos pontos importantes apontados pelas entidades de Defesa do Consumidor, como assistência em cancelamento e em caso de atrasos e desistência. Outro tema que, para a conselheira, seria importante ser discutido por tratar da segurança dos usuários é o abastecimento de aeronaves com passageiros na pista de voo. Em atenção ao comentário da conselheira, o Sr. Tiago Rosa da Silva explicou que o abastecimento de aeronave é uma prática comum e há pagamento de adicional de insalubridade aos aeronautas que realizam esse trabalho. Reportou-se também à resolução sobre Condições Gerais de Transporte a qual, segundo ele, pode prejudicar os aeronautas, os comissários e os pilotos, tendo em vista a cobrança de bagagem para os aeronautas que estão a trabalho ou retornando à casa. Explicou que, caso a norma não tenha uma previsão de isenção de até 23 kg para os aeronautas, estes deverão pagar por bagagens acima de 10 kg, gerando custo para esses trabalhadores principalmente em se tratando de deslocamento em empresas congêneres. Em resposta aos questionamentos dos conselheiros, o Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos, esclareceu não haver ainda o normativo final aprovado e informou que a Agência e o governo se esforçam para propor medidas de fomento ao modelo de negócios das empresas *low cost*. Sobre a questão das multas de desistência, informou a proposta da Agência de que as empresas ofereçam uma classe tarifária que obedeça ao dispositivo do Código Civil, o qual estabelece que a empresa só pode reter 5 % do valor da passagem, em caso de desistência do voo pelo passageiro. Informou também que as empresas poderão administrar as taxas de remarcação e cancelamento em função da dinâmica do gerenciamento de receitas, no entanto a multa não poderá ultrapassar o valor contratado do serviço de transporte aéreo. Esclareceu ainda sobre a questão trazida pelo conselheiro Tiago Rosa sobre o possível prejuízo aos trabalhadores em relação a deslocamento da tripulação em congêneres, assegurando que as novas regras não se aplicam a contratos corporativos. Como último esclarecimento, expôs sobre a mudança no limite de bagagem de mão que passará de 5 para 10 kg. Sobre o CGTA, o Presidente José Ricardo Botelho adiantou que a norma entrará em vigor em março para não gerar instabilidade no mercado e para dar tempo para a sociedade se adaptar. A seguir, o conselheiro Robson Bertolossi defendeu que a empresa aérea pague somente pelo inconveniente gerado por ela ao passageiro, não incluindo os provocados por fenômenos da natureza. Dando prosseguimento aos Assuntos Gerais, a Secretária Executiva convidou o conselheiro Ricardo Aparecido Miguel, que comentou que a ANAC, em setembro de 2009, deixou de certificar as empresas de serviços auxiliares e algumas empresas não têm operado corretamente, trazendo problemas à

sociedade, inclusive no que se refere à segurança de voo. Ao final, destacou que é a favor dessa regulação pela ANAC. Logo em seguida, a Sra. Ana Motta passou a palavra ao Sr. Domingos Afonso A. de Deus, Diretor Geral da Associação Brasileira de Empresas de Taxi Aéreo – ABTAer, que demonstrou sua preocupação com os acidentes aéreos e pediu que a Agência fiscalize o transporte aéreo clandestino.

**(VI)** Uma vez finalizados os assuntos a serem tratados na reunião, o Presidente reiterou que a Agência está de portas abertas, destacando a importância do diálogo. Por fim, agradeceu a presença e participação de todos.

Ata lavrada pela Secretária Executiva do Conselho Consultivo, Ana Carolina Pires da Motta.