

**RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS
CONTRIBUIÇÕES DA
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 21/2012**

Processo nº 60800.232501/2011-21

Proposta de Resolução estabelecendo novos procedimentos para
os usuários do Sistema Decolagem Certa – DCERTA.

1. INTRODUÇÃO

Conforme disposto no Aviso de Audiência Pública publicado no Diário Oficial da União Nº 153, de 8 de agosto de 2012, Seção 3, Página 4, o Diretor-Presidente desta Agência Nacional de Aviação Civil resolveu submeter à audiência pública a proposta de Resolução estabelecendo novos procedimentos para os usuários do Sistema Decolagem Certa - DCERTA.

O texto objeto do Aviso pode 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 08 de agosto e 07 de setembro de 2012, 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 – por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 7 de setembro de 2012.

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 das propostas, bem como, às dúvidas e demais questionamentos, foram devidamente registradas e passam a ser apreciadas, individualmente, no item 2 do presente Relatório.

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS

2.1. MANIFESTAÇÃO Nº 01

Nome do manifestante: Rodrigo Edson da Silva
 Organização: Global Táxi Aéreo e Reali Táxi Aéreo
 E-mail: rodrigo@voeglobal.com
 Data da manifestação: 08 de agosto de 2012.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
§ 2º Somente o piloto em comando ou o Despachante Operacional de Voo – DOV responsável pelo planejamento da operação aérea podem assinar a Declaração de Regularidade.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
§ 2º Somente o piloto em comando, Despachante Operacional de Voo – DOV responsável pelo planejamento da operação aérea ou pessoas descritas nas Especificações Operativas - E.O. -, aprovado pela ANAC podem assinar a Declaração de Regularidade.
JUSTIFICATIVA
A maioria das empresas de táxi aéreo não possui em seu quadro o profissional DOV.
RESPOSTA DA ANAC
Sugestão não acatada, tendo em vista que somente o Piloto em Comando ou o DOV, onde houver, podem submeter o Plano de Voo para aceitação pelo DECEA, conforme item 2.6 da ICA 100-11:
2.6 PREENCHIMENTO E ASSINATURA
<i>Somente piloto ou despachantes operacionais de voo podem preencher e assinar o Plano de Voo, exceto o RPL, que deve ser preenchido e assinado por pessoa credenciada pelo explorador.</i>
<i>NOTA: Os pilotos e despachantes operacionais de voo deverão ter ciência das informações aeronáuticas e meteorológicas relacionadas com o voo em questão, antes do preenchimento e assinatura do plano de voo.</i>

2.2. MANIFESTAÇÃO Nº 02

Nome do manifestante: Sérgio Mauro de Moraes Rego Costa
 Organização: Aeronauta Autônomo
 E-mail: smaurocosta@uol.com.br
 Data da manifestação: 15 de agosto de 2012.

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

Parágrafo único. Quando da observação de quaisquer discrepâncias entre a informação disponibilizada no DCERTA e a documentação necessária para a realização do voo, o detentor da documentação é responsável por providenciar junto à ANAC a regularização das suas informações no banco de dados desta Agência.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Um detentor de documentação necessária para a realização de um voo, se a possui, é porque a Agência ou algum outro órgão governamental a emitiu.
Neste caso, a responsabilidade por providenciar eventuais correções em um sistema criado e gerenciado pela própria Agência é dela!

Portanto, a redação correta, a meu ver, seria:

Parágrafo único. Quando da observação de quaisquer discrepâncias entre a informação disponibilizada no DCERTA e a documentação necessária para a realização do voo, o operador da Sala de Informações Aeronáuticas deverá informar a ANAC do ocorrido e fornecer à mesma os dados dos documentos apresentados para que a Agência providencie a regularização das referidas informações em seu banco de dados.

JUSTIFICATIVA

Questão de princípios.

A Agência decidiu investir em um sistema de policiamento para evitar que operadores irregulares atuem no espaço aéreo brasileiro. Até aí, embora discutível, trata-se de uma definição estratégica da sua alçada.

O que não posso aceitar é que um operador regular e honesto torne-se responsável por providenciar correção de eventuais erros de um sistema sobre o qual sua atuação é nenhuma.

O detentor da documentação já fez sua parte. Providenciou, pagou e apresentou no tempo devido à documentação requerida. Não vejo como se transferir para ele o ônus daquela responsabilidade.

Os justos não podem pagar pelos pecadores.

RESPOSTA DA ANAC

Sugestão não acatada. Esclarecemos que a ANAC presta diversos serviços à sociedade em geral e à comunidade da aviação civil brasileira. Dentre os serviços prestados, incluem-se os processos de certificação (de pessoas e de aeronaves). É responsabilidade dos interessados solicitar tempestivamente à Agência os serviços relativos à certificação para que as operações aéreas pretendidas sejam realizadas em conformidade com a legislação vigente.

O que o texto acima pretende expressar é que, nas ocasiões em que o processo de certificação foi solicitado adequadamente e já foi deferido pela ANAC, porém, por alguma falha pontual de procedimento, a necessária atualização do banco de dados da Agência não foi realizada, ou foi realizada de forma errônea, a responsabilidade por informar à ANAC da discrepância de seus dados

é do detentor da documentação. A intenção é simplesmente possibilitar a correção do banco de dados da ANAC da forma mais ágil possível, de maneira que a não conformidade apontada pelo DCERTA não volte a ser apresentada inadequadamente em uma próxima operação aérea.

2.3. MANIFESTAÇÃO Nº 03

Nome do manifestante: Sérgio Mauro de Moraes Rego Costa

Organização: Aeronauta Autônomo

E-mail: smaurocosta@uol.com.br

Data da manifestação: 16 de agosto de 2012.

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

Art. 4º No momento da entrega do plano de voo ao operador da Sala de Informações Aeronáuticas – AIS, caso ocorra indisponibilidade de acesso ao DCERTA ou tenha sido constatada divergência entre a informação disponibilizada pelo DCERTA e a documentação em poder do responsável pela apresentação do plano de voo, deve ser entregue uma declaração registrando formalmente o ocorrido – a Declaração de Regularidade – juntamente com o plano de voo, conforme o modelo anexo a esta Resolução, igualmente disponível no sítio eletrônico da ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art 4º No momento da entrega do plano de vôo ao operador da Sala de Informações Aeronáuticas – AIS, caso ocorra indisponibilidade de acesso ao DCERTA ou tenha sido constatada divergência entre a informação disponibilizada pelo DCERTA e a documentação em poder do responsável pela apresentação do plano de vôo, o operador deverá registrar os dados corretos existentes na documentação em questão e informar a ANAC, liberando imediatamente a operação pretendida.

JUSTIFICATIVA

Os órgãos oficiais estabelecem os requisitos e as taxas a serem pagas pelo público usuário para que sejam emitidos e a ele entregues todos os documentos de posse obrigatória exigidos para a operação de uma aeronave no espaço aéreo brasileiro. A Agência, além disso, resolve investir na criação de um sistema adicional para, eventualmente, facilitar o seu trabalho no policiamento das atividades da aviação geral. Entretanto, como admite estar este sistema sujeito a falhas, quer exigir do usuário que está com suas obrigações em dia que, além de apresentar a documentação emitida pela própria Agência e outros órgãos oficiais, ainda apresente uma declaração atestando que ele está correto! Parece-me surreal.

RESPOSTA DA ANAC

Acatada.

No caso de queda ou indisponibilidade do sistema DCERTA não será necessária a Declaração de Regularidade. A ANAC e o DECEA trabalharão coordenadamente nos procedimentos para detecção e registro de eventuais indisponibilidades do Sistema DCERTA.

2.4. MANIFESTAÇÃO Nº 04

Nome do manifestante: Roberto Peterka

Organização: Vera Cruz Táxi Aéreo Ltda.

E-mail: seg_operacional@vctal.com.br

Data da manifestação: 19 de agosto de 2012.

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

Art 6º da resolução em questão.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir entre os destinatários da comunicação os setores de segurança operacional de cada empresa.

JUSTIFICATIVA

Os setores de Segurança Operacional de cada empresa são o elo nessa área junto à GGAP.

Normalmente as informações são enviadas à área de Operações e, além de demorarem para chegar à Segurança Operacional, às vezes, são omitidas dessa área.

RESPOSTA DA ANAC

Sugestão não pertinente. O próprio operador aéreo será o responsável pela definição do endereço de e-mail para o qual as mensagens automáticas do Sistema DCERTA serão enviadas, permitindo assim, a inserção do referido e-mail da área de segurança operacional, a critério da própria empresa operadora da aeronave.

2.5. MANIFESTAÇÃO Nº 05

Nome do manifestante: George William de Araripe Sucupira

Organização: APPA – Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves

E-mail: appa@uol.com.br

Data da manifestação: 20 de agosto de 2012.

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

Declaração de Regularidade.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 3º O piloto em comando, previamente à fase de preparação para o voo, deve certificar-se da regularidade do aeródromo de destino e dos certificados e licenças da aeronave e da tripulação técnica no sítio eletrônico da ANAC, em link específico para essa finalidade.

Art. 5º-A. No momento da entrega do plano de voo ao operador da Sala AIS, caso ocorra a indisponibilidade de acesso ao DCERTA ou se constate discrepância entre a informação disponível no DCERTA e a documentação ou informações em poder do piloto em comando ou do preposto da empresa, deverá ser entregue, juntamente com o plano de voo, declaração de regularidade conforme o modelo anexo a esta Resolução, igualmente disponível no sítio eletrônico da ANAC. (Redação dada pela Resolução nº 165, de 06.08.2010)

JUSTIFICATIVA

A APPA - Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves não se opõe, por princípio, a qualquer medida que tenha como finalidade ou justificativa o aumento da segurança operacional da Aviação Civil brasileira.

A APPA entende que o sistema DCERTA é uma ferramenta adicional, relevante para proteger a segurança das operações aeronáuticas e por isso tem incentivado seus associados a utilizar o Sistema, antes e depois dos seus voos, para que se certifiquem da precisão das informações nele contidas.

No entanto, considerando a indisponibilidade do sistema, por diversas razões (falha em conexões de acesso à internet e nos servidores onde se encontram hospedados o site e nos próprios bancos de dados da Agência Nacional de Aviação Civil), que se tornaram públicas por várias vezes num curto espaço de tempo, bem como a publicação de informações imprecisas aparentemente inseridas nos bancos de dados após atualizações e, especialmente, o fato de que parte dos documentos de porte obrigatório não serem sequer mais entregues aos aviadores (por exemplo, os Certificados de Capacidade Física) e de que qualquer Declaração ou Certidão de natureza Pública, atualmente, para que tenha devido valor, deva ser acompanhada de sistema digital de certificação homologado, a APPA entende que a Declaração de Regularidade, a ser apresentada por iniciativa do usuário, deve ser mantida como meio adicional de confirmação das informações relativas às tripulações e às aeronaves.

Enquanto a ANAC não usufruir de plena capacidade operacional no Sistema DCerta, seja no que se refere à sua certificação para a emissão de informações e Certidões, consistência e redundância dos seus bancos de dados e acessos a servidores, integral rastreabilidade de acessos e modificações aos seus bancos de dados, acompanhada de total publicidade dessa capacidade aos usuários, combinado com o treinamento dos operadores das Salas de Tráfego em todo o Brasil quanto ao uso do sistema e conhecimento do conjunto normativo da Aviação que está em vigor, a Declaração de

Regularidade deve ser preservada, sob pena da criação de transtornos e prejuízos incalculáveis a toda a Aviação Civil brasileira.

O Sistema DCerta, embora procure oferecer serviço de qualidade, ainda não o faz com a consistência necessária para que se prescindir da Declaração de Regularidade. A APPA entende que a ANAC deve buscar recursos orçamentários necessários para capacitar e qualificar o DCerta e até ampliá-lo, quem sabe viabilizando a apresentação de Planos de Vôo pela própria internet, sem perder de vista que declarações inverídicas já estão sujeitas a penalidades previstas em Lei, cabendo à ANAC identificar tais casos e providenciar as medidas judiciais cabíveis.

RESPOSTA DA ANAC

Sugestão não acatada. Um dos objetivos da proposta de Resolução é exatamente restringir o uso da Declaração de Regularidade. Acreditamos que o Sistema DECRTA e as bases de dados da Agência encontram-se em um estágio de avançado de maturidade, o que permite maior confiabilidade. Assim, o uso da Declaração de Regularidade pode ser limitado a apenas alguns casos extraordinários, sem prejuízos aos pilotos e operadores aéreos.

Para casos ainda mais extraordinários, que se configurem verdadeiras exceções e que, dificilmente poderiam ser previstas, existirá um dispositivo para forçar o sucesso da verificação do DCERTA, até que os registros constantes dos bancos de dados da ANAC ou as regras de negócio referentes a esta situação de exceção possam ser ajustados para melhor representar a realidade, quando, então, tal artifício deixaria de ser necessário.

Quanto aos assuntos referentes aos Planos de Voo, estão além da autoridade da ANAC, sendo afetos ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA.

2.6. MANIFESTAÇÃO Nº 06

Nome do manifestante: Eustáquio Avelar

Organização: Líder Aviação

E-mail: cmteavelar@hotmail.com

Data da manifestação: 06 de setembro de 2012.

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

Sugiro que a ANAC proíba os fiscais e funcionários de aeroportos de cobrar ou exigir os códigos ANAC dos tripulantes.

Acredito que tal código não foi criado com essa finalidade. Em muitos aeroportos pequenos, do interior principalmente, ficam anotados em pranchetas do guarda-campo, sem controle maior, podendo ser usados ilegalmente por pessoas mal-intencionadas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA
Proteger o sigilo dos dados dos tripulantes para evitar uso indevido dos mesmos.
RESPOSTA DA ANAC
Sugestão não pertinente, tendo em vista fugir do escopo da Resolução em questão.

2.7. MANIFESTAÇÃO Nº 07

Nome do manifestante: Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE)

Organização: Ministério da Fazenda

E-mail: seae@fazenda.gov.br

Data da manifestação: 07 de setembro de 2012.

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

1. Introdução

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae/MF) apresenta, por meio deste parecer, as suas considerações à Audiência Pública nº 21/2012, da ANAC, com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor, nos termos de suas atribuições legais, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011.

2. A Audiência Pública nº 21/2012 trata de proposta de Resolução que estabelece novos procedimentos para usuários do Sistema Decolagem Certa (DCERTA).

2. Das Melhores Práticas Regulatórias

3. A identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Avalia-se que a agência atendeu a esses pré-requisitos.

4. Segundo a ANAC, a Resolução proposta tem o objetivo de atualizar os procedimentos para o uso do DCERTA, por meio (i) da implementação de novos procedimentos visando à transparência do processo via envio automático (e-mail) das informações de movimentação de aeronaves para o operador da aeronave movimentada e para os pilotos indicados como tripulantes do voo; e (ii) da restrição no uso de Declaração de Regularidade para alguns casos definidos. Define ainda que os novos procedimentos vão contribuir sensivelmente para o

incremento do nível de Segurança Operacional da aviação civil nacional.

5. Cabe ressaltar, entretanto, que seria recomendável que a regulação decorresse de planejamento prévio e publicamente divulgado pela agência, o que poderia conferir maior transparência e previsibilidade às regras para os administrados e denotaria maior racionalidade nas operações do regulador.

2.1. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade

6. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.

7. Considerados esses aspectos, a SEAE entende que embora a agência tenha identificado os agentes sobre os quais se aplicam a Resolução, não avaliou como as medidas da proposta de normativo podem afetar esses e outros agentes econômicos do setor de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como consumidores e demais partes envolvidas. Ademais, a ANAC também não apresentou estimativa (quantitativa ou qualitativa) dos impactos da proposição sobre esses agentes.

3. Análise do Impacto Concorrencial

8. O impacto concorrencial poderia ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; e iii) diminuição do incentivo à competição. Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta em análise resulte em impactos concorrenciais.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Ante o exposto no seu Parecer (que segue anexo ao presente e-mail), a SEAE considera, no âmbito de suas competências, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento da norma.

Em todo caso, entende-se que cabe o aperfeiçoamento da análise do impacto regulatório na agência, em especial quanto ao planejamento prévio das proposições de regulamentos e à mensuração dos impactos da norma sobre os agentes afetados.

JUSTIFICATIVA

RESPOSTA DA ANAC

Como não há sugestões para correção ou alteração do texto, agradecemos a participação da SEAE do Ministério da Fazenda. Adicionalmente, informamos que futuras proposições de legislação serão realizadas em estrita conformidade com a Instrução Normativa ANAC nº 61, de 3 de julho de 2012, que promove a prática de realização de estudos que fortaleçam a legitimidade e a capacidade

regulatória da Agência e estabelece requisitos mínimos a serem observados para realização de análises preliminares, incluindo análise de impacto regulatório.