

Zimbra

presidencia@cmbh.mg.gov.br

Fwd: Requerimento de Comissão nº 1438/2019

De : Vereadora Nely <ver.nely@cmbh.mg.gov.br>
Assunto : Fwd: Requerimento de Comissão nº 1438/2019
Para : Presidência <presidencia@cmbh.mg.gov.br>

Qui, 02 de jan de 2020 11:47

1 anexo

De: "ANAC/Assessoria Parlamentar" <aspar@anac.gov.br>
Para: "ver nely" <ver.nely@cmbh.mg.gov.br>
Enviadas: Segunda-feira, 30 de dezembro de 2019 17:51:25
Assunto: Requerimento de Comissão nº 1438/2019

Prezados,

Em atenção ao Of. DIRLEG nº 5112/2019, segue anexo o Ofício nº 233/2019/ASPAR-ANAC.

O documento físico seguirá posteriormente.

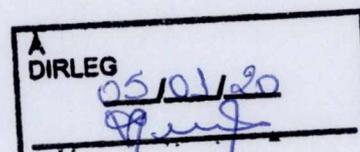
Favor acusar o recebimento deste.

Permanecemos à disposição.

Atenciosamente,

Assessoria Parlamentar ANAC

 **Oficio_3863053.html**
82 KB



Viviane Cunha - CM 41619
Chefe de Gabinete da Presidência



CMBH_DIRLEG-07/jan/20-09:45:55-000017-1



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial
Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
+55 (61) 3314-4327 - www.anac.gov.br

Ofício nº 233/2019/ASPAR-ANAC

Brasília, 20 de dezembro de 2019.

À Senhora

VEREADORA NELY AQUINO

Presidente da Câmara Municipal de Belo Horizonte - MG

Av. dos Andradas, 3100 - Santa Efigênia

CEP: 30260-900 - Belo Horizonte - MG

Assunto: **Requerimento de Comissão nº 1438/2019.**

Referência: **Processo Nº 00058.044960/2019-34**

Senhora Presidente,

Em atenção ao Ofício DIRLEG nº 5112/19, que traz o Requerimento nº 1438/2019 da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário da Câmara Municipal de Belo Horizonte, no bojo do qual se aduz pedido de informação sobre as condições de operação do aeroporto Carlos Prates de Belo Horizonte em função de acidentes ali ocorridos, informa-se o que segue.

Importa ressaltar que o referido ofício não determina o período de tempo que se requer análise para resposta aos questionamentos. Além disso, a Câmara Municipal de Belo Horizonte não menciona se requer informações sobre as ocorrências que aconteceram no aeródromo de Carlos Prates ou as ocorrências que envolvem empresas que possuem sede operacional no aeródromo de Carlos Prates.

Para fins de maior compreensão do conteúdo das respostas, algumas perguntas foram agrupadas.

1) O aeroporto Carlos Prates atualmente obedece a todos os requisitos definidos pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil- RBAC?

4) Quando e como foram realizadas as últimas auditorias e inspeções no Aeroporto Carlos Prates?

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária desta Agência executa ações para verificação do atendimento, por parte do Operador de Aeródromo, aos requisitos de manutenção, operações aeroportuárias, resposta à emergência em aeródromos e AVSEC, contidos nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) nº 107, 153, 154 e 164, todos disponíveis para consulta no *site* da ANAC, em <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>.

O trabalho da fiscalização consiste em verificar e acompanhar o atendimento dos requisitos aplicáveis por parte dos operadores de aeródromos, induzindo a melhoria dos padrões operacionais e, por consequência,

alcançando um nível aceitável de segurança. O cumprimento dos requisitos é obrigação do operador de aeródromo, conforme sua classe ou categoria, de acordo com os critérios definidos naqueles Regulamentos.

Assim, com a finalidade de monitorar as condições do Aeródromo Carlos Prates, informa-se que a última inspeção presencial realizada no aeródromo ocorreu em 02/02/2017, tendo sido gerado o Relatório de Inspeção - RIA nº 061P/SIA-GFIC/2016, conforme processo administrativo nº 00065.503730/2017-60. Da análise do Plano de Ações Corretivas - PAC, apresentado pelo operador aeroportuário, a ANAC aceitou a medida corretiva apontada.

Outrossim, foi aberto o procedimento de Vigilância Remota do aeródromo em 25/10/2019, conforme processo administrativo nº 00065.056396/2019-11. Da análise das informações enviadas pelo operador do aeródromo, verifica-se uma única não conformidade com relação ao indicador visual de direção do vento (biruta), que poderá ser adequada até a data de 30/06/2020.

Portanto, até o momento, não foram verificadas no aeródromo Carlos Prates condições irregulares na infraestrutura que comprometessem a segurança das operações ali efetuadas, enfatizando que cabe ao operador do aeródromo manter a infraestrutura observando os requisitos de segurança operacional e AVSEC estabelecidos em regulamento.

Destaca-se que os Processos de Inspeção Periódica e Vigilância Remota podem ser consultados por meio da ferramenta de pesquisa pública da ANAC: <https://www.anac.gov.br/noticias/2018/pesquisa-publica-de-processos-e-documentos>. Pela referida pesquisa, é possível consultar na íntegra todos os atos e documentos do processo, exceto aqueles classificados com restrição de acesso.

2) Todas as escolas e empresas que operam no aeroporto Carlos Prates são devidamente licenciadas e certificadas pela ANAC?

Até o presente momento, não há notícia ou denúncia nesta Agência de operação de empresas não-licenciadas/não-certificadas operando no aeródromo Carlos Prates.

As empresas de táxi aéreo são fiscalizadas por meio do Plano de Trabalho Anual-PTA da Gerência de Operações da Aviação Geral-GOAG, dentro das inspeções previstas no portfólio de inspeções da Superintendência de Padrões Operacionais-SPO da ANAC. As atividades incluem inspeções de processos em bases de operações, inspeções de treinamento aplicado a pilotos e inspeções em voos de acompanhamento.

Portanto, as entidades de ensino sob escopo desta Agência que funcionam na localidade estão devidamente autorizadas e homologadas a funcionar sob a égide dos regulamentos RBHA 141 (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) e/ou RBAC 141 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil).

3) Como se dá a fiscalização dessas empresas?

A fiscalização é executada de acordo com um Programa de Trabalho Anual (PTA), atualizado todos os anos, mensurada por desempenho de vigilância de certificação, vigilância de segurança operacional, quantidade de ocorrência aeronáuticas, entre outros indicadores. A fiscalização é orientada por "check lists" aprovados em Manuais de Procedimentos (MPR) e contempla os requisitos técnico-operacionais de certificação e de Segurança Operacional (Safety) requeridos para a manutenção do funcionamento das entidades.

Já com relação à fiscalização da aeronavegabilidade continuada, informo que:

As aeronaves privadas devem enviar anualmente para a ANAC a declaração anual de manutenção. A inspeção anual de manutenção é feita em uma organização de manutenção certificada pela ANAC.

Ao renovar o certificado de aeronavegabilidade, um percentual das aeronaves privadas é selecionado por amostragem e é vistoriado pela ANAC.

As organizações de manutenção são auditadas pela ANAC antes da emissão do certificado e início de operação. Após a certificação são realizadas auditorias periódicas. A frequência das auditorias depende da avaliação de risco das empresas. Atualmente existem três organizações de manutenção certificadas pela ANAC no Aeroporto de Carlos Prates. A lista das empresas e as datas das últimas auditorias são exibidas abaixo:

- CLARO CARLOS PRATES. Últimas auditorias: OUT/2018, MAR/2017
- STARFLIGHT. Últimas Auditorias: FEV/2019, AGO/2014
- TAB. Últimas Auditorias: JUL/2019, DEZ 2015

A aeronave PR-ETJ, acidentada na região, não realizou a IAM dos últimos anos em organização de manutenção localizada no aeroporto Carlos Prates.

Do ponto de vista da aeronavegabilidade, a ANAC desenvolve e implementa periodicamente o Programa de Vigilância Continuada de Aeronavegabilidade (PVC-SAR), que estabelece os critérios para as atividades de vigilância de aeronavegabilidade. O PVC cumpre parte dos padrões e das práticas internacionais recomendadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) contidas principalmente no Anexo 6, "Operação de Aeronaves", e no Anexo 8, "Aeronavegabilidade de Aeronaves".

O PVC tem como objetivo estabelecer as diretrizes para um planejamento eficaz das atividades de vigilância de aeronavegabilidade continuada das aeronaves registradas no Brasil e para o acompanhamento dos certificados de operadores aéreos, organizações de manutenção aeronáutica, organizações de produção de produtos aeronáuticos e pessoas físicas ou jurídicas credenciadas. Adicionalmente, estabelece os critérios para cada atividade de vigilância com a finalidade de suportar a elaboração do Plano de Trabalho Anual (PTA) da SAR.

O PTA estabelece uma programação das atividades de inspeção e de auditorias a serem realizadas pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR ao longo do ano. Os critérios utilizados para definição do PTA consideram características como: atividades de maior exposição ao risco, disponibilidade de recursos, restrições técnicas, entre outras. As atividades de regulação da SAR contam com os seguintes elementos, no que diz respeito às aeronaves:

Vistoria Técnica Inicial (VTI) da aeronave, realizada diretamente pela ANAC ou por Profissional Credenciado de Aeronavegabilidade (PCA), antes da primeira emissão do Certificado de Aeronavegabilidade - CA da aeronave no Brasil (Certificação Inicial de Aeronavegabilidade da aeronave).

Vistoria Técnica Especial (VTE) para aeronaves que já estão registradas no Brasil, com propósito de verificação de conformidade de requisitos (por exemplo, para apuração de denúncia), fiscalização por amostragem de VTI realizada por PCA e fiscalização por amostragem de Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) emitido por organização de manutenção certificada pela ANAC;

Apresentação à ANAC de Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) emitido por organização de manutenção certificada pela ANAC, atestando a conformidade da aeronave ao projeto aprovado e sua condição segura de operação, com objetivo de renovação do CA.

Apresentação à ANAC de Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM), emitida por organização de manutenção certificada pela ANAC. A emissão de DIAM é indiretamente fiscalizada por amostragem através de auditorias ou inspeções, programadas ou não programadas, nas organizações de manutenção que as emitem;

Inspeções de Rampa, i.e., fiscalizações *in loco* em aeródromos em que se verifica o cumprimento dos requisitos aplicáveis à aeronave e aos tripulantes; e

Auditorias e inspeções, programadas ou não programadas, nas organizações de manutenção, que indiretamente alcançam aeronaves, por meio da avaliação de registros de manutenção realizada, podendo

resultar em medidas cautelares ou punitivas relativas às aeronaves.

Quanto a eventual punição para aqueles que realizarem voos sem a realização das manutenções, há previsão no art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica e no item 91.7, (a) e (b) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91, além das disposições da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, "que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC".

Além disso, a ANAC pode lançar mão das providências administrativas, adotadas após a constatação de uma não conformidade, e que podem ser preventiva (Aviso de Condição Irregular - ACI ou Solicitação de Reparo de Condição Irregular - SRCI), sancionatória (auto de infração para aplicação de multa, suspensão ou cassação, isolada ou cumulativamente) ou acautelatória (providência com vistas a evitar risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público, sem prejuízo de outras que se mostrem necessárias).

Tendo em vista o caso presente, apurou-se que a aeronave de matrícula PR-ETJ, acidentada na região, não realizou a IAM dos últimos anos em organização de manutenção localizada no aeroporto Carlos Prates.

No entanto, as aeronaves privadas devem realizar a inspeção anual de manutenção - IAM em organização de manutenção - OM certificada pela ANAC e enviar a declaração respectiva à Agência, anualmente. Ao receber a solicitação de renovação do certificado de aeronavegabilidade - CA, a ANAC seleciona um percentual das aeronaves privadas, por amostragem, para ser vistoriado.

Fiscalização semelhante ocorre em relação às organizações de manutenção - OM, que são auditadas pela ANAC antes da emissão do certificado e do início de sua operação e, inclusive, após a certificação em frequência que depende da avaliação de risco das empresas. Atualmente existem três organizações de manutenção certificadas pela ANAC no Aeroporto de Carlos Prates, conforme lista a seguir:

- CLARO CARLOS PRATES: últimas auditorias em outubro de 2018 e março de 2017;
- STARFLIGHT: últimas auditorias em fevereiro de 2019 e agosto de 2014
- TAB: últimas auditorias em julho de 2019 e dezembro de 2015

5) Como é realizada a fiscalização das condições das aeronaves?

Referente às fiscalizações realizadas por esta Agência, cumpre esclarecer que essas atividades se dividem em competências específicas segundo sua essência, com parte atribuída na forma de vigilância continuada à Superintendência de Padrões Operacionais-SPO e à Superintendência de Aeronavegabilidade-SAR, e outra parte atribuída na forma de ação fiscal à Superintendência de Ação Fiscal-SFI.

Em concreto, a vigilância continuada diz respeito às atividades fiscalizatórias de empresas, proprietários e operadores detentores de outorgas e de certificações específicas e que, portanto, atuam dentro da regularidade esperada, nos estritos termos de suas respectivas autorizações; esses proprietários, operadores e empresas regularizados e claramente identificados são submetidos a um ciclo periódico de fiscalizações, no que se refere aos requisitos de segurança operacional e manutenção, mediante exame documental, inspeções, vistorias e auditorias.

Ao seu turno, a ação fiscal se ocupa da fiscalização de atividades e prestação de serviços irregulares porquanto exploradas por agentes jamais autorizados para seu exercício; trata-se portanto de atividade regulada, porém praticada por pessoa física ou jurídica que nunca se submeteu ou que ainda não que concluiu o processo de outorga ou certificação para prestação e/ou exploração daquele serviço específico, e que por isso opera fora da legalidade

Por sua natureza, as ações fiscais são disparadas mediante denúncia, havendo prática regular de realização de ações programadas com presença de equipes na aviação geral sem prévio conhecimento do regulado ou do operador aeroportuário; e, quando as condutas ilegais constatadas correspondem à atividade criminosa, procede-se a devida comunicação às autoridades competentes.

Quanto às atividades em Carlos Prates, esta Superintendência não recebeu denúncia específica, porquanto o aeródromo consta ativo e é homologado pela ANAC para realizar operações. Mas ainda assim, no decorrer do ano de 2019, servidores da SFI lotados no NURAC-Belo Horizontes realizaram 9 ações programadas em Carlos Prates nas seguintes datas: 16/04/19; 17/05/19; 06/06/19; 09/07/19; 23/08/19; 03/09/19; 23/09/19; 29/09/19 e 22/11/19, tendo majoritariamente como escopo fiscalizatório inspeção documental prevista na IS00-009B, item 5.5.3. Conforme constam nos Relatórios de Fiscalização, os fiscais não flagraram nenhuma infração operacional grave. Seguindo as indagações formuladas no Ofício 5112/19,

6) Os profissionais que operavam as aeronaves envolvidas no acidente tinham seus certificados, licenças e habilitações em dia?

Não foram constatadas ocorrências de acidente no aeródromo Carlos Prates em que os profissionais estivessem com seus certificados, licenças e habilitações em desacordo com o regulamento, para os anos de 2018 e 2019.

7) Quais tipos de seguro por danos a terceiros estão previstos?

8) Qual é a expectativa em relação à reparação das vítimas?

O Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo - RETA, que é proteção obrigatória para aeronaves, abrange cobertura a danos causados em terceiros (pessoas e bens em solo) e tem sua obrigatoriedade de contratação expressa no Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7565/86 - CBA.

Quanto aos danos perante terceiros previstos no CBA, esses estão descritos nos arts. 268 a 272 da Lei. A obrigatoriedade de contratar o Seguro RETA e mantê-lo vigente é do operador da aeronave, competindo ao Registro Aeronáutico Brasileiro-RAB a sua averbação nos assentamentos do livro da aeronave quando da emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade.

Neste sentido, a Resolução nº 293/2013 em seu art. 100 especifica quais os tipos de coberturas deverão ser contratadas, aplicáveis à configuração e operação de cada aeronave civil brasileira, e no artigo 110 dispõe que cada aeronave deve possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil para as classes que especifica, sendo a classe III destinada à cobertura para pessoas e bens no solo.

Por fim, a IAC 200-1001 regulamenta o Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a seus Familiares, contudo, a regulamentação é restrita às vítimas e aos familiares usuários de transporte aéreo regular.

Diante do exposto, essas são as explanações que competem a esta Agência. Cabe destacar que a ANAC se mantém à disposição para mais informações caso a Câmara Municipal de Belo Horizonte queira especificar ou detalhar alguns dos questionamentos, até mesmo determinar um período ou acidente em particular.

Atenciosamente,

GUILHERME FRANCO COUTO NETO

Chefe da Assessoria Parlamentar Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Franco Couto Neto, Chefe da Assessoria Parlamentar Substituto**, em 30/12/2019, às 17:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3863053** e o código CRC **F6D9394A**.



- A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossoservico>.

- Para enviar documentos à ANAC, utilize o Protocolo Eletrônico, disponível em <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico>

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.044960/2019-34

SEI nº 3863053