

*CURSO A DISTÂNCIA*  
**COMISSÁRIO DE VOO**

*SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL*



**AeroTD**  
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL



<b>CNPJ</b>	72.443.914/0001-38
<b>Mantenedora</b>	AERO TD ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME
<b>Instituição</b>	AERO TD Escola de Aviação Civil
<b>Esfera Administrativa</b>	Privada
<b>Endereço (Rua, Nº.)</b>	Rua Madalena Barbi nº 46.
<b>Cidade UF CEP</b>	Bairro: Centro - Florianópolis SC. CEP: 88.015-200
<b>Telefone</b>	0800 887 1555   (48) 32235191
<b>Eixo Tecnológico:</b>	Infraestrutura
<b>Curso:</b>	Comissário de Voo
<b>Carga Horária Total:</b>	159 horas

## Sumário

Módulo I .....	4 - 32
----------------	--------



Fonte: [historiadaaviacao.wordpress.com](http://historiadaaviacao.wordpress.com)

## MÓDULO I

### SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL

## APRESENTAÇÃO

Prezados alunos,

Vamos juntos conhecer os caminhos trilhados pela humanidade no afã de conquistar seu sonho de dominar os ares.

Conheceremos um pouco de sua história e sua evolução até os dias de hoje.

Bons estudos!

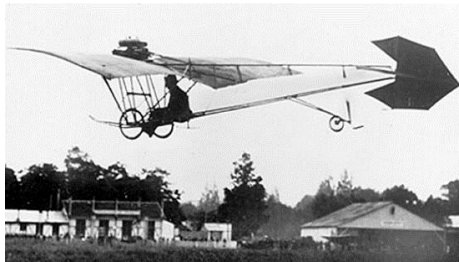
### 1.1 HISTÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL

Deixando de discorrer sobre a pré-história da aviação, sonho dos antigos egípcios e gregos, que representavam alguns de seus deuses por figuras aladas, e passando por sobre o vulto de estudiosos do problema, como Leonardo da Vinci, que no século XV construiu um modelo de avião em forma de pássaro, pode-se localizar o início da aviação nas experiências de alguns pioneiros que, desde os últimos anos do século XIX, tentaram o voo de aparelhos então denominados mais pesados do que o ar, para diferenciá-los dos balões, cheios de gases, mais leves do que o ar.

Ao contrário dos balões, que se sustentavam na atmosfera por causa da menor densidade do gás em seu interior, os aviões precisavam de um meio mecânico de sustentação para que se elevassem por seus próprios recursos. O brasileiro Santos Dumont foi o primeiro aeronauta que

demonstrou a viabilidade do voo do mais pesado do que o ar. O seu voo no "14-Bis" em Paris, em 23 de Outubro de 1906, na presença de inúmeras testemunhas, constituiu um marco na história da aviação, embora a primazia do voo em avião seja disputada por vários países. Entre os aeronautas pioneiros, podemos citar: Gabriel Voisin, Louis Blériot, Wilbur e Orville Wright, Trajan Vuia e Henry Farman.

No período de 1907 a 1910, Santos Dumont realizou inúmeros voos com o monoplano Demoiselle (foto). Patrono da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, onde recebeu a patente de Marechal- do-Ar, faleceu em São Paulo em 1932, sendo considerado até hoje, o brasileiro que mais



se destacou a nível mundial na história da aviação.

Ao voo de Santos Dumont seguiu-se um

*Fonte: democraciapolitica.blogspot.com*

período de competição entre países da Europa e dos Estados Unidos, na conquista de recordes de velocidade e distância.



*Fonte:www.portalbrasil.net*

Com a I Guerra Mundial, a aviação tomaria considerável impulso, em virtude do uso dos aviões como arma de grande poder ofensivo, mas seria na década de 1920/30 que esse avanço se consolidaria.

Desde antes da I Guerra Mundial, atravessar o Atlântico sem escalas era a meta dos aeronautas e projetistas de aviões. Em 1919, Raymond Orteig, de Nova Iorque, ofereceu um prêmio de US\$ 25.000,00 a quem voasse de Nova Iorque a Paris, sem escalas. De fins de 1926 até 1927 vários aviadores norte-americanos e franceses tentaram a conquista do prêmio. Finalmente, venceu a prova um piloto do correio aéreo, Charles Lindbergh.

Nos três anos seguintes, foram realizados muitos outros voos sobre o Atlântico, inclusive a primeira travessia feita por uma mulher, Amélia Earhart, em junho de 1928, juntamente com dois outros pilotos. Quatro anos depois, a aviadora norte-americana voaria sozinha, atravessando o Atlântico.

Em 1931, Wiley Post e Harold Gatty fizeram a primeira viagem relativamente rápida ao redor do mundo, no monoplano "Winnie Mae": percorreram 15.474 milhas em 8 dias e 16 horas. Em 1933, Post realizaria sozinho o voo ao redor do mundo em 7 dias e 19 horas. Em 1938, Howard Hughes faria, num bimotor, a volta ao mundo em 3 dias e 19 horas.

O transporte internacional principiou a ser feito em larga escala depois da II Guerra Mundial, por aviões cada vez maiores e mais velozes. A introdução dos motores a jato, usados pela primeira vez em aviões comerciais (Comet), em 1952, pela BOAC (empresa de aviação comercial inglesa), deu maior impulso à aviação como meio de transporte. No final da década de 1950, começaram a ser usados os Caravelle, a jato, de fabricação francesa (Marcel Daussaud/Sud Aviation). Nos Estados Unidos, entravam em serviço em 1960 os jatos Boeing 720 e 707 e dois anos depois o Douglas DC-8 e o Convair 880. Em seguida apareceram os aviões a turbo



*Fonte: en.wikipedia.org*

hélice, mais econômicos e de grande potência. Soviéticos, ingleses, franceses e norte-americanos passaram a estudar a construção de aviões comerciais cada vez maiores, para centenas de passageiros e a dos chamados "supersônicos", a velocidades duas ou três vezes maiores que a do som. Nesse item dos supersônicos, as estrelas internacionais foram o Concorde (franco-britânico) e o Tupolev (russo) que voam até os dias de hoje. No final da década de 60 e início da década de 70 surgiram modelos capazes de transportar até 400 passageiros, como o Boeing 747, o Douglas DC-10, o Lockheed Tristar L-1011 - todos americanos e mais recentemente o Airbus (consórcio europeu), o Douglas MD-11 e os Boeing 767 e 777 - norte-americanos. Os supersônicos comerciais, o Tupolev 144 e o Concorde iniciaram linhas regulares, tendo sido a primeira inaugurada em Janeiro de 1976, que cobria o percurso Rio de Janeiro-Paris em menos de sete horas, considerando uma escala em Dacar, para reabastecimento. Este voo era efetuado pela companhia aérea francesa Air France. Posteriormente a maioria desses voos, inclusive o da Air France, foi suspensa em razão do alto custo com combustíveis e manutenção e pelo volume pequeno de carga e de passageiros transportados por voo (144). A velocidade exigia uma aerodinâmica compatível, os aviões eram estreitos. Hoje em dia ele é ainda utilizado em voos de luxo e poucas rotas comerciais frequentadas sempre por abonados turistas ou executivos. A poluição sonora desses aviões supersônicos causou também problemas ecológicos e eles acabaram sendo proibidos de pousar em importantes aeroportos como Nova Iorque e Dacar, que era a escala do voo Rio - Paris.

No início do século XXI, a Boeing (americana) e a Airbus (europeia) dominam o mercado mundial de grandes jatos. A Boeing incorporou a Douglas, a Lockheed produz apenas aviões militares e outras novas empresas chegaram ao mercado internacional com força, como a holandesa Fokker, a brasileira Embraer e a canadense Bombardier. O mercado de jatos executivos também está em



alta e os maiores mercados são Estados Unidos, Brasil, França, Canadá, Alemanha, Inglaterra, Japão e México, pela ordem.

## **1.2 SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**

### **Origem Da Aviação Civil**

Com o término da I Guerra Mundial, constatou-se que se havia aprendido muito sobre aeronaves e técnicas de voo. Isto, aliado a uma ampla quantidade de aeronaves e aviadores que se tornou disponível, novamente fez voltar às atenções para a potencial utilização dos aviões como meio de transporte comercial entre as mais diversas localidades.

## **1.3 PROBLEMAS DE RELACIONAMENTO ENTRE OS PAISES COMO CONSEQUÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL**

Após a I Guerra houve o renascimento do interesse do mundo pela aviação comercial. Entretanto, ainda permaneciam sem solução diversos problemas que contribuíam para o atraso no desenvolvimento do transporte aéreo. Dentre estes podem ser destacados:

- A soberania dos espaços aéreos e a permissão ou não para o seu sobrevoo;
- Dificuldades linguísticas nas comunicações (cada país teria o direito de se comunicar com as aeronaves que requisitassem seu sobrevoo, no seu próprio idioma, causando situações de total insegurança e mal-entendidos muito frequentes);
- Cartas de navegação despadronizadas (cada país também possuía a sua própria forma de representar tudo aquilo que constava nas cartas); e
- Formalidades e exigências aleatoriamente estabelecidas por cada país.

## **1.4 SOBERANIA DO ESPAÇO AÉREO**

O processo de internacionalização para a aviação inicia-se em 1919 com a convenção de Paris. Nesta época havia o problema com a caracterização da natureza jurídica do espaço aéreo. Em relação a isso, duas correntes principais se destacavam:

1. **Inspiração Inglesa (I.I)** – defensora do princípio da soberania do Estado com relação ao espaço aéreo sobrejacente ao seu território. (Poder absoluto sobre as camadas sobrejacentes)
2. **Formação Francesa (F.F)** – favorável à livre circulação de aeronaves no espaço aéreo (liberdade absoluta).

Destas duas correntes surgiram quatro principais teorias:

**- Teoria da Liberdade do Espaço Aéreo:**

Dava liberdade absoluta de navegação aérea, sem nenhuma restrição por parte dos estados sobrevoados.

**- Teoria da Liberdade Restrita do Espaço Aéreo:**

Defensora da premissa de que a soberania do espaço aéreo resultava da capacidade do Estado ocupá-lo, submetê-lo ou transformá-lo.

**- Teoria das Zonas de Ar Territorial:**

Influenciada pelo direito marítimo. Esta teoria previa a divisão do espaço em zonas. Numa faixa definida de ar territorial, o Estado exerceria total soberania, enquanto que nas faixas de ar superiores à circulação seria totalmente livre.

**- Teoria da Soberania:**

Concebida pelos doutrinadores ingleses, defendia a extensão da soberania do estado à faixa atmosférica sobrejacente ao mesmo, caracterizando uma verdadeira projeção do poder do estado.

A influência do Direito Marítimo na teoria das zonas de ar territorial é evidente, pois mesmo na teoria da soberania do espaço não se colocava em dúvida a liberdade ou o espaço livre sobre as águas internacionais.

## **1.5 PRINCIPAIS CONVENÇÕES**

Em torno da caracterização da natureza jurídica do espaço aéreo e da superação de outras dificuldades, algumas nações uniram-se antes da Segunda Guerra Mundial, em convenções das quais destacamos as mais importantes:



## Convenção de Paris

A primeira grande tentativa para se organizar o transporte aéreo internacional foi dada através da Convenção de Paris, em 1919. Dois marcos importantes desta Conferência podem aqui ser destacados:

- **A criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA), que seria o embrião e propiciaria o nascimento da ICAO - International Civil Aviation Organization (Organização da Aviação Civil Internacional, OACI);**
- **A vitória da posição Britânica sobre a soberania do espaço aéreo em contrapartida às propostas de “livre sobrevoos” defendidas, na época, pelos Franceses.**

## Convenção de Varsóvia

Realizada em 1929, foi importante por determinar as responsabilidades das empresas transportadoras quanto aos danos pessoais, mortes, perdas e danificações de bagagens e cargas, documentação, unificação de regras, bilhetes e conhecimentos aéreos.

## Convenção de Chicago

Encontro Internacional realizado em 1944 na cidade americana de Chicago. Reuniu 54 países e delineou as bases normativas para o transporte aéreo internacional vigentes até hoje. Este importante encontro também foi responsável pela fundação da “International Civil Aviation Organization” (ICAO), no Brasil conhecida como Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que tem sua sede em Montreal no Canadá, substituindo a Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA), criada pela Convenção de Paris, em 1919.

Estabeleceu-se na Convenção de Chicago a Teoria da Soberania do Estado, de corrente inglesa, cujos conceitos permanecem até hoje. Devido ao grande crescimento e potencialidade de transporte que a Aviação, a partir da 2ª Guerra Mundial, começava a representar, aliado ao acelerado desenvolvimento da Indústria Aeronáutica. Não houve a menor dúvida de que o transporte aéreo passaria em breve a representar um importante instrumento para o desenvolvimento econômico e o incremento de intercâmbio comercial internacional. A **Conferência Internacional de Aviação Civil** (nome oficial da Convenção de Chicago) foi convocada pelos Estados Unidos com uma grande participação de países europeus. Estes países mais desenvolvidos perceberam a importância de criar uma melhor e mais criteriosa padronização técnica e operacional das normas operacionais para permitir

as ligações internacionais por via aérea.

Dois aspectos destacaram-se na Convenção de Chicago:

**Técnico:** pela sua natureza, foi tratado com rapidez, atingindo o objetivo de assegurar um transporte com ordem, eficiência e segurança;

**Econômico:** que tem sido, desde a convenção, bastante complexo e problemático, cuja harmonia tem sido alcançada através dos acordos bilaterais que disciplinaram a exploração comercial através da troca de direitos entre os Estados.

## **1.6 OACI - ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**

ICAO - International Civil Aviation Organization

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) ou ainda International Civil Aviation Organization (ICAO) como é conhecida internacionalmente, foi o mais importante resultado da segunda metade dessa conferência internacional.

A OACI substituiu a Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA), resultante da Convenção de Paris (1919).

Os principais objetivos, segundo a própria Convenção, em seu artigo 44, são os seguintes:

1. Assegurar o desenvolvimento seguro e ordenado da Aviação Civil Internacional no mundo;
2. Incentivar o desenvolvimento técnico da aeronáutica e de sua operação para fins pacíficos;
3. Estimular o desenvolvimento de aerovias, aeroportos e facilidades à navegação aérea na Aviação Civil Internacional;
4. Satisfazer as necessidades dos povos do mundo relativas ao transporte aéreo seguro, regular, eficiente e econômico;
5. Evitar o desperdício de recursos econômicos causados por competição ruidosa;
6. Assegurar que os direitos dos Estados contratantes sejam plenamente respeitados, e que todo Estado contratante tenha uma oportunidade equitativa de operar Empresas Aéreas Internacionais;
7. Evitar a discriminação entre Estados contratantes;
8. Contribuir para a segurança dos voos na Navegação Aérea Internacional;
9. Fomentar, de modo geral, o desenvolvimento de todos os aspectos da Aeronáutica Civil Internacional.

A principal diferença entre a OACI e as instituições que a precederam é que ela foi criada para funcionar permanentemente, mantendo uma vigília diária sobre os problemas relacionados ao transporte aéreo internacional.

## **1.7 ANEXOS DA CONVENÇÃO DE CHICAGO SOBRE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**

Com o estudo permanente dos problemas de aviação civil na OACI, anexos foram sendo criados permitindo uma atualização e padronização constante das matérias. Atualmente o capítulo que focaliza as Normas Internacionais e Métodos recomendados trata da elaboração, divulgação, estudo e implementação de 18 (dezoito) Anexos Técnicos à Convenção, que são os seguintes:

**Anexo 1: Licenças pessoal.** Emissão de Licenças para tripulantes, controladores de voo e pessoal técnico aeronáutico.

**Anexo 2: Regulamentos do ar.** Normas que se referem à realização de voos visuais e por instrumentos.

**Anexo 3: Serviço meteorológico para navegação aérea internacional** Administração dos serviços meteorológicos para a navegação aérea internacional e notificação das observações meteorológicas.

**Anexo 4: Cartas aeronáuticas.** Especificações relativas às cartas aeronáuticas que são usadas na aviação internacional.

**Anexo 5: Unidades de medida usadas nas operações aéreas e terrestres.** Sistemas de medidas destinadas à comunicação aérea e terrestre

**Anexo 6: Operação de aeronaves.** Especificações internacionais utilizadas para a segurança da aviação internacional

Parte I - Transporte aéreo comercial Internacional – Aviões;

Parte II - Aviação geral internacional – Aviões;

Parte III – Operações Internacionais – Helicópteros.

**Anexo 7: Marcas de nacionalidades e de matrícula das aeronaves.** Requisitos relativos à matrícula e identificação das aeronaves.

**Anexo 8: Aeronavegabilidade.** Certificação e inspeção de aeronaves conforme procedimentos uniformes.

**Anexo 9: Facilitação.** Especificações para acelerar a entrada e saída de aeronaves, pessoas, mercadorias

e outros artigos nos aeroportos internacionais.

**Anexo 10: Telecomunicações aeronáuticas:**

Volume I: Rádio ajuda para a navegação;

Volume II: Procedimentos de comunicações, incluindo os que tem categorias dos PANS;

Volume III: Parte I: Sistema de comunicação de dados digitais; Parte II: Sistemas de comunicações orais;

Volume IV: Sistema de radar de vigilância e sistema de anticolisão;

Volume V: Utilização dos aspectos de radiofrequências aeronáuticas.

**Anexo 11: Serviços de trânsito aéreo.** Estabelecimento de manutenção de serviços de controle de trânsito aéreo, de informação de voo e de alerta.

**Anexo 12: Busca e salvamento.** Organização e funcionamento das instalações e serviços necessários para a busca e resgate.

**Anexo 13: Investigação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos.** Uniformidade da notificação, investigação e elaboração de informes de acidentes aéreos.

**Anexo 14: Aeródromos.** Especificações para o desenho e equipamento de aeródromos.

Volume I – Formato da pista e operação de aeródromos;

Volume II – Heliportos.

**Anexo 15: Serviços de informação aeronáutica.** Métodos de recopilação e difusão da informação aeronáutica necessária para as operações do voo.

**Anexo 16: Proteção do meio ambiente.**

Volume I: Ruído das aeronaves;

Volume II: ruídos dos motores das aeronaves.

**Anexo 17: Segurança.** Proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. Especificações para proteger a aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita.

**Anexo 18: Transporte sem riscos de cargas perigosas por via aérea.** Especificações para as etiquetas, embalagens e expedição de cargas perigosas.

Toda a matéria recomendada pela Convenção de Aviação Civil Internacional e seus Anexos Técnicos deve ser cumprida pelos Estados Signatários. Não obstante, aqueles Estados que por motivos de legislação interna ou mesmo discordância do aspecto técnico, não possam cumpri-la, devem apresentar suas diferenças que são levadas ao conhecimento dos demais através de uma listagem que

é sempre atualizada e que fica descrita no próprio texto final de cada anexo ou matéria específica.

## **1.8 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA OACI / ICAO**

### **O Conselho**

É um dos elementos permanentes da OACI. Fazem parte do Conselho 33 países, representados por seus Delegados, que dirigem a Organização a nível político. São eleitos a cada três anos durante a realização da Assembleia Geral, obedecendo a critérios como o de importância na Aviação Civil Mundial e Representatividade Regional.

### **Composição e eleição do Conselho**

a) O Conselho será um órgão permanente, responsável perante a Assembleia. Será composto de trinta e três Estados contratantes eleitos pela Assembleia. Uma eleição será feita na primeira reunião da Assembleia, e depois de três em três anos. Os membros do Conselho assim eleitos desempenharão seus cargos até a próxima eleição.

b) Ao eleger os membros do Conselho, a Assembleia dará a devida representação:

- (1) Aos Estados de maior importância em matéria de transporte aéreo;
- (2) Aos Estados que não sejam representados de outro modo, e que mais contribuam a prover facilidades para a navegação aérea civil internacional;
- (3) Aos Estados que são representados de outro modo, e cuja nomeação assegurar a representação no Conselho de todas as principais regiões geográficas do mundo.

Toda vaga no Conselho será preenchida pela Assembleia o mais depressa possível. O Estado contratante, assim eleito para o Conselho, exercerá suas funções durante o resto do período que correspondia a seu predecessor.

c) Nenhum dos representantes dos Estados contratantes no Conselho poderá estar associado ativamente na operação de algum serviço aéreo internacional, nem interessado financeiramente em tal serviço.

**O Conselho deverá:**

- a)** Apresentar à Assembleia relatórios anuais;
- b)** Executar as instruções da Assembleia, desempenhar as funções e assumir as obrigações que lhe sejam atribuídas por esta Convenção;
- c)** Determinar a sua própria organização e regulamento;
- d)** Nomear um Comitê de Transporte Aéreo e definir as suas funções. Este comitê será escolhido entre os representantes dos membros do Conselho e, será responsável perante ele;
- e)** Estabelecer uma Comissão de Navegação Aérea, de acordo com as disposições do Cap. X;
- f)** Administrar as finanças da Organização de acordo com as disposições dos Cap. XII e XV;
- g)** Fixar os vencimentos do Presidente do Conselho;
- h)** Nomear um funcionário executivo Chefe, que será denominado Secretário Geral e providenciar a nomeação do pessoal necessário, de acordo com as disposições do Capítulo XI;
- i)** Solicitar, compilar, examinar e publicar informações relativas ao progresso da navegação aérea e à operação de serviços aéreos internacionais, incluindo informações acerca do custo de operação e detalhes sobre os subsídios oficiais pagos às empresas aéreas;
- j)** Informar os Estados contratantes a respeito de qualquer infração desta Convenção e qualquer omissão ocorrida por deixar de executar as recomendações ou determinações do Conselho;
- k)** Avisar a Assembleia de toda infração desta Convenção no caso em que algum Estado membro deixe de tomar as medidas necessárias um prazo razoável, depois de ter sido notificado da infração;
- l)** Adotar, de acordo com as disposições do Capítulo VI desta Convenção, as normas internacionais e os processos recomendados para a maior conveniência designá-los como Anexos a esta Convenção e notificar todos os Estados contratantes da ação tomada;
- m)** Estudar as recomendações da Comissão de Navegação Aérea relativa às emendas dos Anexos, e agir de acordo com as disposições do Capítulo XX;
- n)** Examinar qualquer assunto relativo à Convenção que lhe seja submetido por qualquer Estado contratante.

Os Grupos são os seguintes:

<b>Grupo I</b>	<b>Grupo II</b>	<b>Grupo III</b>
Austrália	Arábia Saudita	Tchecoslováquia
<b>Brasil</b>	Argentina	Ghana
Canadá	China	Chile
França	Egito	Indonésia
Alemanha	Índia	Paquistão
Itália	Finlândia	Iraque
Japão	México	Honduras
URSS	Nigéria	Madagascar
Reino Unido	Espanha	Trinidad e Tobago
EUA	Países Baixos	Senegal
	Venezuela	Tanzânia
		Tunísia

## A Assembleia

Constituída por todos os Estados contratantes, atualmente aproximadamente 187 membros. É o poder máximo da Organização que analisa o trabalho realizado no período anterior e planeja atividades para os três anos seguintes.

### Sessões da Assembleia e votação (Art. 48)

- a) A Assembleia se reunirá pelo menos uma vez a **cada três anos** e será convocada pelo Conselho em data e lugar apropriados. A Assembleia poderá realizar uma reunião extraordinária, a qualquer momento, por convocação do Conselho ou a requerimento dirigido ao Secretário-Geral, de, pelo menos, a quinta parte do número total de Estados contratantes.
- b) Todos os Estados contratantes terão direito iguais a serem representados nas reuniões da Assembleia, e cada Estado contratante terá direito a um voto. Os delegados que representam os Estados contratantes poderão ter o auxílio de assessores técnicos, que terão direitos a participar das reuniões, porém sem direito a voto.
- c) Nas reuniões da Assembleia, será requerida a maioria dos Estados contratantes para constituir **quorum**. A menos que esta Convenção disponha de modo contrário, as decisões da Assembleia serão tomadas por maioria dos votos consignados.



## **Poderes e Deveres da Assembleia (Art. 49)**

Serão faculdades e funções da Assembleia:

- a)** Eleger em cada reunião seu Presidente e outros funcionários;
- b)** Eleger os Estados contratantes que estarão representados no Conselho, de acordo com as disposições do Capítulo IX;
- c)** Examinar e tomar medidas pertinentes no que se refere aos relatórios do Conselho e decidir qualquer assunto a que este se refira;
- d)** Determinar o seu próprio regulamento e estabelecer as comissões subsidiárias que julgue necessárias ou aconselháveis;
- e)** Votar orçamentos anuais e fazer os arranjos financeiros da Organização, de conformidade com as disposições do Capítulo XII;
- f)** Examinar os gastos e aprovar as contas da Organização;
- g)** A seu critério, entregar ao Conselho, às comissões auxiliares, ou a qualquer outro órgão, qualquer assunto que esteja dentro da sua esfera;
- h)** Delegar ao Conselho as faculdades e autoridades necessárias ou aconselháveis para o desempenho das funções da Organização e revogar ou modificar a qualquer momento tal delegação;
- i)** Executar as disposições do Capítulo XII que sejam oportunas;
- j)** Considerar propostas para a modificação ou emenda das disposições desta Convenção e, se as aprovar, recomendá-las aos Estados contratantes de acordo com as disposições do Capítulo XXI;
- k)** Tratar de qualquer assunto, dentro da esfera de ação da Organização que não tenha sido atribuído especificamente ao Conselho.

A Organização tem status de uma agência especializada nas Nações Unidas (ONU), e é mantida tão somente pela contribuição de seus Estados Membros. Concluindo, o trabalho permanente da OACI tem sido altamente produtivo, especialmente em matéria técnica. Os Anexos Técnicos representam grande acervo de trabalho e notável progresso no Transporte Aéreo. O Brasil na OACI tem sido extremamente atuante e vem fazendo parte do Conselho desde a sua criação em 1944. A posição do Brasil, como já vimos, é de liderança e sua posição faz jus à importância do País no transporte aéreo internacional. É sem dúvida o líder entre latino-americanos e há muito tempo vem fazendo parte, eleito pelos demais Estados Signatários, do primeiro e mais importante grupo do Conselho, ao lado das maiores potências mundiais no campo do transporte aéreo.

A sede da OACI, como já citamos, fica em Montreal no Canadá e o Brasil mantém lá uma representação permanente do Comando da Aeronáutica que atua com o objetivo de defender os interesses do país neste campo específico. Esta delegação brasileira no Canadá é que intermedia o Governo Brasileiro e a OACI. (CERNAI)

### 1.9 CLAC – COMISSÃO LATINO AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

1959	1968	1973 - México	Sede CLAC	Eleições
Criada a CRAC (países: Brasil /Argentina/Uruguai)	Criada ASAC (países da América do Sul)	Criada CLAC (países da América do Sul, Central e Caribe)	Lima/Peru	A cada dois anos

Originárias das Conferências Regionais de Aviação Civil (CRAC), a primeira delas foi realizada no Rio de Janeiro no ano de 1959, por iniciativa do Brasil, Argentina e Uruguai.

A segunda foi realizada no Uruguai em 1960 e a terceira em Bogotá na Colômbia em 1962, quando houve a proposta da criação de uma Secretaria Permanente, com inteira colaboração da OACI, cujo objetivo seria a consolidação da defesa dos interesses da Região no campo da Aviação Civil Internacional.

Várias reuniões realizaram-se desde então. Em 1965, em Montevideu, na reunião da Comissão Assessora de Transporte, concluiu-se pela adoção de várias recomendações, entre elas a de criação de um grupo Técnico Permanente, vinculado à OACI, para estudar as matérias de Aviação Civil. Naquela época o Ministério da Aeronáutica, através da CERNAI, concluiu que tal criação seria inconveniente aos interesses brasileiros no continente, pois o Brasil defendia o surgimento de um órgão autônomo para tratar dos problemas Aeronáuticos Latino Americanos que eram muito peculiares. Para tanto, este órgão deveria ser constituído apenas de países Latino Americanos.

Diante do impasse, países da América do Sul continuaram discussões em reuniões normais, até que em setembro de 1968 em um destes encontros ocorridos em Buenos Aires, as autoridades da Aviação Civil Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela traçaram o seguinte acordo:

1. Criar a Associação Sul Americana de Aviação Civil (ASAC), como um organismo provisório, tendo em vista o seu definitivo estabelecimento;

2. Aprovar as normas para reger essa Associação, durante o período de três anos;
3. Submeter aos respectivos Governos os projetos básicos para a constituição definitiva da entidade;
4. Confiar à Autoridade Argentina de Aviação Civil o trabalho de Secretaria durante o triênio de funcionamento provisório;
5. Dar conhecimento à XVI Assembleia Geral da OACI das decisões adotadas.

Surge então a CLAC, como organismo permanente, fruto das conclusões acordadas na 2ª Conferência Latino Americana de Autoridades Aeronáuticas realizada na Cidade do México em dezembro de 1973.

Desta forma surgiu a Comissão Latino Americana de Aviação Civil de caráter consultivo, cujas conclusões, recomendações e resoluções ficaram sujeitas a aprovação de cada um dos Governos Signatários. O seu objetivo principal é assegurar às Autoridades Aeronáuticas da Aviação Civil Internacional dos Estados da Região Latino Americana, um instrumento adequado à discussão e planejamento das medidas necessárias e úteis à cooperação e coordenação das atividades da Aviação Civil. Diante disso, somente participam da CLAC as Autoridades Aeronáuticas responsáveis pela administração da aviação civil internacional dos Estados situados na área geográfica denominada Latino Americana, integrada pela América do Sul, Central e Caribe.

O Congresso Nacional do Brasil promulgou a aprovação do Estatuto da CLAC através do Decreto nº 77.076, de 23 de janeiro de 1976.

As Assembleias da CLAC ocorrem a cada dois anos, sua sede fica em Lima no Peru e o principal objetivo desta organização é promover às Autoridades de Aviação Civil de seus Estados Membros de uma estrutura adequada dentro da qual se possam discutir e planejar todas as medidas requeridas para a cooperação e coordenação das atividades de Aviação Civil Latino Americanas.

## **1.10 IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION ASSOCIATION**

### **AITA – ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO**

O transporte aéreo internacional é um dos setores mais dinâmicos e de rápida evolução do mundo. Por essas características esse setor precisa de uma associação representativa, proativa e neutra operando nos mais altos padrões de qualidade profissional. A IATA é essa associação. A sede da IATA é em Montreal, e seu principal escritório executivo é em Genebra. Quando foi fundada (1945) a IATA teve 57 membros de 31 nações, na maior parte entre os países da Europa e América do Norte. Hoje tem aproximadamente 270 membros de mais de 140 nações espalhadas por todo o

globo.

**Missão:** “Representar e servir o setor da aviação “

**Objetivos:** Para cumprir plenamente essa missão, a IATA atende a quatro grupos engajados na operação equilibrada do sistema de transporte aéreo mundial: o público em geral, governos, terceiros como agentes de viagem e carga ou fornecedores de equipamentos e sistemas.

**Vantagens:**

· **Para as Empresas Aéreas:**

A IATA oferece soluções conjuntas - além dos recursos próprios de cada empresa - para explorar oportunidades e resolver problemas. As Empresas Aéreas interligam suas redes individuais num sistema de abrangência mundial através da IATA, a despeito das diferenças de idioma, moeda, legislação e hábitos. A IATA também economiza dinheiro.

· **Para os Governos:**

A IATA desenvolve padrões operacionais para o setor. Representa também a fonte mais rica de experiência acumulada e conhecimentos específicos sobre a qual os governos podem se apoiar. Em questões de segurança e eficiência do transporte aéreo a IATA contribui com a política estabelecida da maioria dos governos, permitindo economizar grandes esforços e recursos que de outra forma deveriam ser gastos em negociações bilaterais, como por exemplo, tarifas.

· **Para os Terceiros**

A IATA funciona como um elo coletivo entre eles e as Empresas Aéreas. Agentes de Viagem e Carga podem representar comercialmente as Empresas no mercado através da IATA e beneficiar-se da neutralidade aplicada nos padrões de serviço às agências e do nível de profissionalismo alcançado na prestação desses serviços.

Existem também os Comitês Permanentes, que são:

- Jurídico;
- Financeiro;
- Comercial ou de Tráfego;
- Operativo ou Técnico.

## **Associação Internacional de Transporte Aéreo Latino-Americano (AITAL)**

A história da criação da AITAL quando a necessidade confunde-se com a da IATA por destinar-se ao cumprimento dos mesmos objetivos com relação a empresas de transporte aéreo latino americano. A AITAL está para CLAC da mesma forma que a IATA está em relação à OACI. Portanto, o foco da AITAL é o mesmo da IATA, ou seja, uma entidade privada voltada para atender os principais interesses das empresas. É mantida por empresas aéreas da América latina e subsiste através de quotas pagas pelas mesmas empresas associadas.

Destacamos de forma reduzida que a possibilidade de discussão e solução de problemas típicos afetos ao dia das empresas de transporte aéreo da sua área geográfica. A sua atuação se justifica quando, através de objetivos comuns consegue sensibilizar as demais associadas da IATA para os problemas específicos latinos americanos.

Foi criada no ano de 1980 durante uma reunião de representantes de empresas sul-americanas na cidade de Bogotá. A principal missão da AITAL é tratar dos problemas do transporte aéreo, de tantas áreas e seu cumprimento, enfim, apoia suas empresas coligadas, inclusive nos direitos de tráfego a que fazem jus.

### **1.11 SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRO**

Na realidade, o Sistema existe, na prática, desde a fundação do próprio Ministério da Aeronáutica, porém, foi realmente constituído, regulamentado e esquematizado em 1969, tendo como embasamento a reforma administrativa implantada em 1967, que resultou na sua atual definição.

O Sistema de Aviação Civil constitui uma extensa e complexa gama de atividades que compreendem e interligam as organizações de controle governamental, a indústria aeronáutica, as empresas aéreas, o aerodesporto, toda a infraestrutura de apoio compartilhada pelas aviações civil e militar e a formação de recursos humanos altamente especializados (decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969).

Fica instituído a o Sistema de Aviação Civil a finalidade de organizar as atividades necessárias ao funcionamento e ao desenvolvimento da Aviação Civil, fonte e sede da sua reserva mobilizável.

O Sistema de Aviação Civil constitui uma extensa e complexa gama de atividades que compreendem e interligam as organizações de controle governamental, a indústria aeronáutica, as empresas aéreas, o aerodesporto, toda a infraestrutura de apoio compartilhada pelas aviações civil e militar e a formação de recursos humanos altamente especializados (decreto nº 65.144, de 12 de

setembro de 1969).

## **Órgãos Intervinentes e Elos Executivos do Sistema de Aviação Civil**

São considerados como elos executivos do Sistema os órgãos ou elementos estranhos ao Ministério da Aeronáutica que, por força de convênios, contratos ou concessão, explorem os serviços públicos relacionados com a Aviação Civil.

Aviação Geral - com suas aeronaves de pequeno porte, em permanente cobertura do imenso território nacional.

Entidades Aerodesportivas - com os aeroclubes e escolas, voltados para a formação profissional e o aerodesporto.

Indústria Aeronáutica - tendo como expoente a EMBRAER - empresa construtora de aviões - que tem se firmado no restrito mercado internacional, mercê do alto padrão de tecnologia empregada na concepção e na fabricação de suas aeronaves.

Departamentos Aeroviários dos Estados - que, paulatinamente, veem assumindo suas atribuições no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária regional.

Empresas de Transporte Aéreo - que devem ser consideradas não simplesmente como transportadora de pessoas e coisas, mas sim como fator de intercâmbio nacional, marcando a presença da nossa bandeira no exterior.

Empresas de Serviços Aéreos Especializados - atendendo às necessidades existentes na agroindústria, prospecção mineral, aviação executiva e táxi aéreo.

Empresas de Manutenção - que se encontram espalhadas por todo o Brasil suportando a frota de aeronaves e coadjuvando a fiscalização do órgão central do Sistema.

Infraero - Vinculada ao Ministério da Defesa, a Infraero administra desde os maiores aeroportos brasileiros até alguns tão pequenos que sequer recebem voos comerciais regulares – caso de aeroportos cuja função é representar a soberania nacional em áreas longínquas. Ao todo são 67 aeroportos, 80 unidades de apoio à navegação aérea e 33 terminais de logística de carga.

## **Ministério da Aeronáutica (MAER) - Sua Origem**

A criação do MAER deveu-se a necessidade imperiosa de unir-se em um órgão governamental a infraestrutura, os meios e a formação de recursos humanos para a aviação.

Isso ocorreu na década de 40 e encerrou uma longa discussão evitando, assim, dispersão de meios em um país de tecnologia aeronáutica incipiente, que poderia comprometer o futuro da atividade.

Sem dúvida hoje, quase no final do milênio, vemos como foi acertada aquela decisão. Temos uma indústria aeronáutica competitiva e moderada, aeronaves brasileiras cruzam os céus de todos os continentes. Já demos passos significativos na conquista do espaço. O Brasil, neste campo, já se destaca na comunidade internacional. Todas essas conquistas se devem ao Ministério da Aeronáutica, que soube corresponder, tornando realidade o que era, aquela época, apenas um anseio ou mesmo um sonho.

Na época foram incorporados ao recém criado Ministério da Aeronáutica:

- A Diretoria de Aeronáutica do Ministério do Exército;
- A Diretoria de Aviação do Ministério da Marinha;
- O Departamento de Aeronáutica Civil do Ministério de Viação e Obras Públicas, criado em 1931, e que veio dar origem ao Departamento de Aviação Civil (DAC).

### **Criação do Ministério da Aeronáutica (MAER )**

O decreto-lei nº 2.9961 de 20 de janeiro de 1941, que criou o Ministério da Aeronáutica, a competência do MAER, no que tange a aviação nacional, elaborou seus estatutos.

### **Criação do Comando da Aeronáutica (COMAER)**

São raros os países que atualmente não reúnem suas Forças Armadas sob um único órgão de defesa, subordinado ao Chefe do Poder Executivo. No Brasil, as três Forças Armadas mantinham-se em ministérios independentes, até a criação oficial do Ministério da Defesa em 10 de junho de 1999.

A discussão sobre a criação de um Ministério da Defesa - integrando a Marinha, o Exército e a Aeronáutica - vem desde meados do século passado. A Constituição de 1946 já citava a criação de um Ministério único, que resultou na instituição do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), à época, chamado de Estado-Maior Geral.

Mas somente em 10 de junho de 1999, o Ministério da Defesa foi oficialmente criado, o Estado-Maior das Forças Armadas extinto e os Ministérios da Marinha, do Exército e da Aeronáutica



transformados em Comandos.

## **1.12 ATRIBUIÇÕES DO COMAER**

Atribuições Constitucionais do Comando da Aeronáutica

- DEFENDER A PÁTRIA
- GARANTIR OS PODERES CONSTITUCIONAIS, A LEI E A ORDEM

Atribuições Subsidiárias do Comando da Aeronáutica

- NATUREZA DAS ATIVIDADES
- COOPERAR COM O DESENVOLVIMENTO NACIONAL
- COOPERAR COM A DEFESA CIVIL
- ORIENTAR, COORDENAR E CONTROLAR AS ATIVIDADES DE AVIAÇÃO CIVIL
- PROVER A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO AÉREA
- CONTRIBUIR PARA A FORMULAÇÃO E CONDUÇÃO DA POLÍTICA AEROESPACIAL NACIONAL
- ESTABELECEER, EQUIPAR E OPERAR, DIRETAMENTE OU MEDIANTE CONCESSÃO, A INFRA-ESTRUTURA AEROESPACIAL, AERONÁUTICA E AEROPORTUÁRIA
- OPERAR O CORREIO AÉREO NACIONAL
- COOPERAR NA REPRESSÃO A DELITOS TRANSNACIONAIS

**Nota:** para maiores informações sobre as atribuições do COMAER (Comando da Aeronáutica) ver ICA 11-1.

### **Organizações Militares do COMAER que lidam com a Aviação Civil:**

**CTA** - Centro Técnico Aeroespacial - desempenha um papel relevante no Sistema de Aviação Civil. Dentre as suas múltiplas atividades, encontram-se a homologação de equipamentos aeronáuticos, o controle e a homologação da fabricação de peças e equipamentos e a formação de técnicos e

engenheiros com destino à Aviação Civil.

**DIRSA** - Diretoria da Saúde da Aeronáutica - realiza, através do **CEMAL** (Centro de Medicina Aeroespacial, a seleção e o controle médico periódico de pessoal aeronavegante.

**DIRENG** - Diretoria de Engenharia da Aeronáutica - organização do Comando da Aeronáutica que participa diretamente do Sistema de Aviação Civil através dos Serviços Regionais de Engenharia na implantação e na manutenção da infraestrutura aeroportuária.

**DEPV** - Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo - organização responsável pela instalação, operação e manutenção de órgãos e rede de equipamentos para controle de tráfego e comunicações, estabelecimento de regras e procedimentos de tráfego aéreo, instrução e treinamento de pessoal especializado.

### **1.13 ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ela tem como finalidade regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, bem como adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público. Além disso, é sua missão incentivar e desenvolver a aviação civil, a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do país.

Originada a partir do antigo Departamento de Aviação Civil (DAC), a ANAC é uma autarquia especial, com independência administrativa, com personalidade jurídica própria, patrimônio e receitas próprias para executar atividades típicas da administração pública, que requerem, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada.

**A ANAC está vinculada ao Ministério da Defesa e tem como funções:**

- a) Manter a continuidade na prestação de um serviço público de âmbito nacional;
- b) Preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos agentes públicos e privados responsáveis pelos diversos segmentos do sistema de aviação civil;
- c) Zelar pelo interesse dos usuários e consumidores;
- d) Cumprir a legislação pertinente ao sistema por ela regulado, considerados, em especial, o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei das Concessões, a Lei Geral das Agências Reguladoras e a Lei de criação da ANAC.

## **Missão**

A missão da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) está prevista no artigo 5º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que determina que a ANAC atuará como autoridade da aviação civil, e no artigo 8º, que determina que a ANAC deverá “adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade”.

## **Histórico**

A Lei nº 11.182, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), foi aprovada em 27 de setembro de 2005. A ANAC, no entanto, nasceu de fato em 20 de março de 2006. Sua diretoria colegiada, formada por cinco diretores, é nomeada pelo presidente da República e tem mandato de cinco anos.

A ANAC tem sua origem nas competências do Departamento de Aviação Civil (DAC), que eram estabelecidas no art. 18 do Anexo I do Decreto nº 5.196, de 26 de agosto de 2004, que dispunha: “...ao Departamento de Aviação Civil compete planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a aviação civil”. Portanto, em virtude dessa competência, o DAC qualificava-se como “autoridade aeronáutica”, exercendo, por via de consequência, as atividades relacionadas a essa função pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

Com o advento da Lei nº 11.182, de 2005, a atividade de autoridade aeronáutica foi transferida, com todas as suas responsabilidades, para a ANAC, pelo disposto no §2º do art. 8º desse dispositivo legal, confirmado pelo texto do art. 3º do Anexo I ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006.

A criação da agência reguladora seguiu uma tendência mundial. A ANAC mantém com o Ministério da Defesa uma relação de vinculação, ao passo que o antigo DAC era subordinado ao Comando da Aeronáutica.

## **Superintendências da ANAC**

- Superintendência de Administração e Finanças - SAF
- Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR

- Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para Aviação Civil - SEP
- Superintendência Infraestrutura Aeroportuária - SIE
- Superintendência de Relações Internacionais - SRI
- Superintendência de Segurança Operacional - SSO
- Superintendência de Serviços Aéreos - SSA
- Superintendência Executiva e de Planejamento Institucional – SEI

→ **Nota:** para maiores informações (**consulta obrigatória**) sobre as atribuições de cada superintendência da ANAC, acessar o site: [www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)

### **Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação (SEP) (Antigo IAC – Instituto de Aviação Civil)**

A Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação (SEP) foi instituída a partir da criação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, estabelecida pela Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e regulamentada pelo Decreto Nº 5.731, de 20 de março de 2006, que possui, em sua estrutura, a Gerência de Capacitação de Recursos Humanos.

A SEP tem como atividades principais: promover o planejamento integrado da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e dos serviços aéreos, coordenando medidas para o funcionamento dos diversos sistemas e subsistemas de infraestrutura aeronáutica. Realizar estudos sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal, originar o desenvolvimento e coordenar a execução de programas de ensino e treinamento de pessoal vinculado à aviação civil.

Esta Superintendência veio a absorver as atividades do Instituto de Aviação Civil (IAC), criado em junho de 1986, organização do Comando da Aeronáutica subordinada ao então Departamento de Aviação Civil (DAC), hoje ANAC.

Nesse contexto, com a finalidade de reunir esforços para a capacitação de profissionais que atuam e atuarão na ANAC e em organizações ligadas à aviação civil, esta gerência vem agindo no desenvolvimento de cursos de âmbito interno e externo em níveis nacional e internacional.

#### **1.14 GER - GERÊNCIA REGIONAL (ANTIGO SERAC)**

As Gerências Regionais da ANAC (GERs) substituíram os Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC) e atuam como elo entre a agência e a comunidade aeronáutica, exercendo as funções de

fiscalização e orientação nas diversas áreas de atuação do sistema de aviação civil.

Atendendo as comunidades de suas áreas de influência, as GERs funcionam como uma ANAC regional. Estão subordinados a elas os **Postos de Serviços** (Antigo “SAC” -Seções de Aviação Civil) localizados nos principais aeroportos do país.

A Gerência (SERAC) tem por atribuição executar diretamente ou assegurar a execução das atividades relacionadas com a Aviação Civil dentro de sua área de jurisdição.

O país foi subdividido em sete regiões diferentes, cada uma com sua respectiva Gerência (SERAC). À região Sul (Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná) corresponde 5ª GERÊNCIA (SERAC V).

Esta fiscalização é levada a efeito em conjunto com os demais órgãos de fiscalização que atuam no aeroporto e dentro dos limites de sua competência.

GERÊNCIA 1 - (SERAC 1) - Belém

GERÊNCIA 2 – (SERAC 2) – Recife

GERÊNCIA 3 – (SERAC 3) – Rio de Janeiro

GERÊNCIA 4 – (SERAC 4) – São Paulo

GERÊNCIA 5 – (SERAC 5) – Canoas

GERÊNCIA 6 – (SERAC 6) – Brasília

GERÊNCIA 7 – (SERAC 7) - Manaus

### **1.15 COMAR - COMANDO AÉREO REGIONAL**

No Exército a parte administrativa da Força Terrestre é feita pelas Regiões Militares. Na FAB essa estrutura é denominada Comando Aéreo Regional (COMAR). Cada COMAR abrange uma determinada área de território e sua missão é prestar assistência logística e administrativa às unidades e bases aéreas da FAB que estão dentro da sua área de responsabilidade.

O Brasil foi dividido em 7 Grandes Comandos Aéreos Regionais. Para poder dar o apoio logístico às operações em sua área de jurisdição, cada COMAR dispõe de um Esquadrão de Transporte Aéreo (ETA). Sendo assim, existem 7 ETAs espalhados pelo Brasil. Se necessário cada COMAR pode pedir apoio de outras aeronaves de transporte da FAB.

COMAR 1 - Belém

COMAR 2 – Recife

COMAR 3 – Rio de Janeiro

COMAR 4 – São Paulo

COMAR 5 – Canoas

COMAR 6 – Brasília

COMAR 7 – Manaus

### **Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI)**

Originou-se como consequência natural da adesão do Brasil à Convenção de Chicago. Os complexos temas jurídicos, econômicos e políticos oriundos daquela adesão exigiam um organismo que se encarregasse de processá-los, portanto, em 1946 criou-se uma Comissão no Ministério da Aeronáutica com atribuição específica de tratar destes assuntos. Esta comissão, que veio a ser o embrião da CERNAI, era composta de 1 Oficial General, 2 engenheiros do Ministério da Aeronáutica e 1 representante do Itamaraty. Sua primeira tarefa foi indicar as empresas brasileiras que operariam o tráfego Brasil-Estados Unidos, como consequência do acordo firmado pelos dois países naquele ano. Mais tarde, em 20 de outubro de 1949, através do decreto 27.353 foi formalmente criada a CERNAI, já como organismo permanente, definindo-se legalmente suas atribuições. Algumas reformulações ocorreram ao longo dos anos, sendo uma de 1974 e a outra de 1984, porém mantendo-se praticamente a estrutura original. É interessante observar que, desde o princípio, houve a preocupação de dar à CERNAI uma estrutura tanto quanto possível igual à OACI, de forma a atender os diversos setores especializados daquela Organização.

A CERNAI é o órgão de assessoramento do Comando da Aeronáutica que tem por finalidade estudar, planejar, orientar e coordenar os assuntos relativos à Aviação Civil Internacional.

Compete a ela:

- a. O estudo, a elaboração de relatórios e a emissão de pareceres, com referência de acordos sobre transporte aéreo, convenções de demais atos internacionais, relativos à Aviação Internacional;
- b. O exame e parecer relativo à designação e ao funcionamento jurídico de empresas estrangeiras de transporte aéreo, para operarem em território nacional;
- c. O estabelecimento de bases e a elaboração de projetos de instruções para a orientação de delegações brasileiras a congressos, convenções, assembleias, conferências, reuniões de consulta, conversações e negociações atinentes à Aviação Civil Internacional;
- d. A promoção de estudos relativos às questões de direito aeronáutico, decorrentes de acordos, convenções e demais atos referentes à Aviação Civil Internacional;
- e. A promoção junto aos órgãos competentes, do cumprimento dos atos internacionais sobre

Aviação Civil Internacional retificados pelo Brasil;

f. O estudo e a proposição das medidas julgadas adequadas à constante atualização da Política Aeronáutica de Transporte Aéreo, no campo internacional, observando seus fundamentos jurídicos, técnicos, econômicos e correlatos;

g. A apreciação sobre:

- Pedido de aumento de capacidade que seja, por alteração de frequência, mudança de equipamento ou configuração;
- A inclusão ou suspensão de escalas constantes dos quadros de rotas dos acordos sobre transportes aéreos firmados pelo Brasil, bem como das concessões unilaterais;
- A necessidade de se estabelecer limitações ao levantamento de tráfego acessório, quando este não estiver sendo exercido na conformidade dos acordos sobre transportes aéreos firmados pelo Brasil e das concessões unilaterais.

h. O apoio contínuo e permanente à Delegação Brasileira à OACI estudando, orientando, coordenando e controlando para que todos os assuntos relacionados com a aviação civil internacional, da responsabilidade ou interesse do Brasil, sejam devidamente instruídos para maior agilização. Os estudos e pareceres são encaminhados diretamente à delegação Brasileira junto àquela Organização, após a aprovação do Ministério da Aeronáutica.

Os resultados dos estudos e pareceres elaborados que requeiram ação junto aos Governos estrangeiros e organizações internacionais, após aprovação do Ministério da Aeronáutica, são encaminhados à apreciação do Ministério das Relações Exteriores para que sejam promovidas as providências cabíveis.

A CERNAI, no desempenho de seus encargos, mantém ligação direta com o órgão central e elos do Sistema de Aviação Civil e com a Delegação Brasileira junto à OACI.

### **Estrutura Básica da CERNAI**

**Presidência:** exercida por um Oficial General do Quadro de Aviadores designado pelo Presidente da República por indicação do Comando da Aeronáutica.

**Assistente:** exercido por um Coronel da Ativa da Aeronáutica, tem como atribuição básica organizar e distribuir para as assessorias todas as solicitações dirigidas à CERNAI. Tem sob subordinação, a divisão de apoio que fornece todo o suporte para o funcionamento da Comissão.

**Plenário:** aprecia e delibera sobre as matérias relacionadas com a aviação civil internacional que lhe



forem submetidas pelo Presidente da Comissão. É constituído pelo Presidente da CERNAI e mais 18 membros efetivos, representantes de diversos órgãos do Comando da Aeronáutica, do Ministério das Relações Exteriores e da Embratur. A critério da comissão, poderão ser convidados a participar das reuniões do Plenário, na qualidade de Assessores sem direito a voto, representantes de Empresas de Transporte Aéreo do Brasil que servem ao mercado internacional, além de pessoas cujos conhecimentos e experiência possam contribuir para o desenvolvimento dos trabalhos. **Assessorias Setoriais:** compostas por oficiais e civis da Aeronáutica com experiência nas áreas jurídica, de navegação aérea e de transporte aéreo internacional. Tem por finalidade realizar estudos e dar pareceres que serão submetidos ao Plenário da CERNAI.

### **Exercícios da Liberdade do Ar**

As Liberdades do Ar são um conjunto de direitos de aviação comercial que concedem à(s) empresa (s) aérea (s) de um Estado, a prerrogativa de entrar e pousar no espaço aéreo e no território de outro Estado. Foram formuladas em virtude de desentendimentos acerca da proposta liberalização dos serviços aéreos na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944. Estabeleceu-se, então, um conjunto padronizado de direitos aéreos que seriam (e ainda são) negociados entre os Estados. Nesta mesma convenção, foram estabelecidas as liberdades do ar, inicialmente cinco, hoje oito.

As liberdades do ar são definidas abaixo. Devem ser entendidas como direitos que um Estado outorga a outro, no contexto de uma negociação bilateral. As duas primeiras liberdades são chamadas "liberdades técnicas". A terceira e a quarta liberdades são conhecidas como "tráfego fundamental", pois dizem respeito ao tráfego de passageiros e carga exclusivamente entre as duas Partes Contratantes. A quinta liberdade é chamada "tráfego acessório", pois é outorgada no âmbito de uma operação de tráfego fundamental.

#### **Primeira Liberdade**

O direito de sobrevoar o território do Estado contratante sem pousar.

#### **Segunda Liberdade**

O direito de fazer uma escala técnica (reabastecimento ou manutenção) no território do outro Estado contratante, sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga.

### **Terceira Liberdade**

O direito de transportar passageiros e carga do território do Estado de nacionalidade da aeronave para o território do outro Estado contratante.

### **Quarta Liberdade**

O direito de transportar passageiros e carga do território do outro Estado contratante para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.

### **Quinta Liberdade**

O direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, no âmbito de um serviço aéreo destinado a/ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave. Divide-se em "quinta liberdade intermediária" (se a escala no território do terceiro Estado ocorre durante o percurso entre o território de uma das Partes Contratantes e o da outra - ponto intermediário) e "quinta liberdade além" (quando a escala no território do terceiro Estado ocorre depois da escala no território do outro Estado contratante - ponto além).

### **Sexta Liberdade**

O direito de transportar passageiros e carga, através do território do Estado de nacionalidade da aeronave, entre o território de um terceiro Estado (ponto aquém) e o território do outro Estado contratante.

### **Sétima Liberdade**

O direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de terceiro Estado, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.

### **Oitava Liberdade**

O direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, no âmbito de um serviço aéreo destinado a/ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave. Trata-se de direitos de **cabotagem**, raramente concedidos.

## **Nona Liberdade**

O direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave. Trata-se de direitos de **cabotagem** pura, raramente concedidos.

### **1.16 INSPAC- INSPETOR DE AVIAÇÃO CIVIL**

**FISCALIZAÇÃO:** As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação. Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

**ÁREAS DE ATUAÇÃO:** O Especialista e o Técnico em Regulação de Aviação Civil, bem como as pessoas de que trata o parágrafo único do artigo anterior, podem ser credenciados como Inspetor de Aviação Civil - INSPAC para atuar em uma das seguintes áreas:

- I - Segurança Operacional e Certificação de Produtos Aeronáuticos;
- II - Infraestrutura Aeroportuária; e
- III - Serviços Aéreos.

No exercício da atividade de fiscalização, podem permanecer na cabine das aeronaves os INSPAC que atuam na área específica de Operações e de Aeronavegabilidade.

**CREDENCIAMENTO:** É obrigatória a participação do Especialista e do Técnico em Regulação de Aviação Civil, bem como das pessoas de que trata o parágrafo único do art. 1º (Instrução Normativa nº 006, de 20 de março de 2008) nos cursos necessários à formação na área em que irá atuar. Os atuais credenciados como INSPAC devem ser submetidos a teste de capacitação para a concessão de nova credencial.

Todo INSPAC deve realizar curso de reciclagem, no máximo, a cada três anos.

**CREDENCIAL:** Todo INSPAC é designado para atuar em uma área específica e esta designação é discriminada na sua credencial.



# Encerrando a Disciplina

Ao encerrarmos nossa disciplina, esperamos que os conhecimentos aqui adquiridos o tenham levado a entender e admirar a saga de nossos pioneiros e a abraçar com ainda maior paixão esta profissão tão fascinante.

Sucesso!



# Anotações

ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL