



ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA

DIVISÃO DE ENSINO

MON
1999
ANTONIO CARLOS Ramos
Reis, Ten Cel Av.

MODERNIZAÇÃO GERENCIAL DO DEPARTAMENTO DE
AVIAÇÃO CIVIL

Título do Exercício

2302M001

Código do Exercício

CCEM-SP/98

Curso e Ano

M
1999
ANTONIO CARLOS

MONOGRAFIA

MODERNIZAÇÃO GERENCIAL DO DEPARTAMENTO DE
AVIAÇÃO CIVIL

TÍTULO

ANTONIO CARLOS RAMOS REIS, TCEL AV.
NOME E POSTO

01 Mar 99

DATA

CCEM-SP/98

CURSO

Este documento é resultado do trabalho do Oficial-Aluno do CCEM-SP da ECEMAR. Seu conteúdo, quando não for citada a fonte da matéria, reflete a opinião do autor, não representando, necessariamente, o pensamento da ECEMAR e do Ministério da Aeronáutica.

04/99

LISTA DE ABREVIATURAS

- ATAERO** - Adicional de Tarifa Aeroportuária
- CBAER** - Código Brasileiro de Aeronáutica
- CONPAC** - Conselho Nacional de Política da Aviação Civil
- DGAC** - Direção Geral de Aviação Civil
- DRAC** - Departamento Regional de Aviação Civil
- FAA** - Federal Aviation Administration
- OACI** - Organização de Aviação Civil Internacional
- PDSAC** - Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil
- SAC** - Sistema de Aviação Civil
- SINCONFAC** - Sistema Integrado de Controle e Fiscalização da Aviação Civil

SUMÁRIO

	Página
FRONTISPÍCIO	
SUMÁRIO	
RESUMO	
INTRODUÇÃO	5
CAPÍTULO I - BREVE HISTÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL	7
Seção 1 - Como tudo Começou	7
Seção 2 - A Essencialidade da Aviação Civil	10
Seção 3 - Constituição do Sistema Aviação Civil	11
CAPÍTULO II - O PROBLEMA - SEUS FUNDAMENTOS	14
Seção 1 - Situação Atual do DAC	14
Seção 2 - Inovações Tecnológicas na Estrutura do DAC	18
Seção 3 - Consolidação dos Fatos	21
CAPÍTULO III - A SOLUÇÃO - A CRIAÇÃO DA DIREÇÃO GERAL DE AVIAÇÃO CIVIL	29
Seção 1 - O Desdobramento da Solução	29
Seção 2 - Estruturação do Novo Órgão	35
Seção 3 - Implantação da Solução	39
CAPÍTULO IV - VISÃO PROSPECTIVA	41
CONCLUSÃO	45
ANEXOS:	
ANEXO 1 - MODELO ESQUEMÁTICO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL	47
ANEXO 2 - ESTRUTURA ESQUEMÁTICA DO DAC	48
ANEXO 3 - ARRECADAÇÃO DE TARIFAS	49
ANEXO 4 - QUADRO DE RECURSOS FINANCEIROS	50
BIBLIOGRAFIA	51

RESUMO

O objetivo deste trabalho monográfico é apresentar uma proposta de um novo modelo gerencial para as atividades executivas do DAC, visando a necessidade de sua inserção no mundo globalizado para decisões rápida e eficiente. Partindo de uma tendência mundial, a modernização administrativa aumentará a eficiência do setor, profissionalizando a direção e liberando a Força Aérea Brasileira para o cumprimento da missão constitucional.

Primeiramente, será traçado o histórico da Aviação Civil acompanhado do papel que representa no desenvolvimento dos povos, focalizando a estrutura sistêmica e o papel do órgão central.

São colocados, em seguida, as deficiências atuais que impedem o dinamismo do gerenciamento das atividades do setor.

Finalmente, é proposto a medida que visa solucionar a ineficiência administrativa, registrando-se sua implantação, a origem dos recursos para dotar o novo modelo e os seus benefícios; delineado numa visão prospectiva os resultados e em que prazo serão alcançados.

Os dados apresentados estão atualizados até 28 de fevereiro de 1999.

INTRODUÇÃO

"Bagatelle, 13 de setembro de 1906.

"Nós abaixo assinados, representantes do Aeroclub de França, incumbidos de controlar a experiência do aeroplano 14 Bis, construído pelo Sr. Alberto Santos Dumont, de nacionalidade brasileira, formulamos a seguinte ata, do que vimos:

Depois de um primeiro ensaio às oito horas e quarenta minutos, um segundo ensaio foi tentado em sentido contrário do primeiro. Nesta tentativa, depois do percurso de duzentos metros, correndo sobre o solo, o aparelho pilotado por Santos Dumont se levantou, muito nitidamente. As três rodas do aparelho deixaram de estar em contato com o solo. O aparelho subiu a uma altura que os abaixo assinados avaliaram em 80 (oitenta) a 96 (noventa e seis) centímetros e isto em um percurso de 100 (cem) metros, com velocidade de translação avaliada em 30 (trinta) a 35 (trinta e cinco) quilômetros por hora.

Ernest Archdeacon, Presidente do Aeroclub de França;

E. Surcouf, Secretário da Comissão Mista Cronometrista."¹

Com esse minuto memorável, Santos Dumont marca o início de uma nova era.

Rapidamente, a aviação alcançou a modernidade e junto com

¹ LENILDO, Tabosa Pessoa, História da Aviação Comercial Brasileira, Editora Rios, São Paulo - SP, 1989, p. 17

ela, a ligação dos povos e do desenvolvimento.

No Brasil, o Estado sempre esteve intervindo na estrutura do Sistema de Aviação Civil (SAC), e vem utilizando como forma de integrar esse extenso continente, a proteção dos mercados menores e a competição desleal, promovendo assim, o desenvolvimento das regiões.

No momento de grandes mudanças e transformações, tão veloz quanto a aviação, o país anseia por mudanças no setor.

Chegou-se a um momento de estrangulamento. Nos últimos anos os setores da economia, administrado pelo serviço público, virtualmente são incapazes de acompanhar a velocidade do mercado e atender a demanda.

Através da mudança na estrutura gerencial, o DAC irá promover a entrada do Brasil na modernidade e garantir a eficiência da administração da Aviação Civil.

O Brasil é um dos cinco países do mundo onde a administração do setor está relacionada ao poder público, situação que irá prejudicar o avanço do setor e dificultará a execução das mudanças tão necessárias para a flexibilização e profissionalização da administração.

Para o MAER, a mudança da direção no setor para a iniciativa privada irá proporcionar o direcionamento de suas atividades para o seu objetivo fim, assim como os recursos de toda ordem que são desviados para o Sistema de Aviação Civil, serem totalmente para suas atividades, proporcionando um controle efetivo da nova administração, facilitando o emprego deste, como componente na tarefa complementar na FAB.

CAPÍTULO I BREVE HISTÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL

Seção 1 Como Tudo Começou

Santos Dumont com o 14 Bis, fez sua primeira tentativa de voar com o mais pesado que o ar, em 07 de setembro de 1906. O aparelho correu no solo a uma distância de 60 metros; que deu dúvidas entre um salto ou um vôo. A segunda tentativa fielmente registrada pelo Aeroclubes da França, em 13 de setembro de 1906. No dia 23 de outubro, Santos Dumont voltou a voar, e com esse vôo pioneiro iniciou-se a era do transporte aéreo.

A aviação é um dos fatores essenciais de uma nação. É um balizador da economia. É uma atividade que emprega milhões de pessoas em todo o mundo, além de ser a catapulta do desenvolvimento.

Após doze anos da invenção do aparelho mais pesado que o ar, em 1918, surge no Brasil a primeira tentativa de criar a primeira companhia aérea, com Tavares de Lira, através do decreto do presidente Wenceslau Braz. E assim sucessivamente, foram ampliando as autorizações para a concessão de empresas aéreas, onde poucas decolaram.

As autorizações existiam, porém não havia regulamento

estabelecendo os procedimentos dos concessionários. No Decreto 16.983, de 22 de julho de 1925, estabeleceu-se regras de operação, o que representa o primeiro Código Brasileiro do Ar, atualmente Código Brasileiro de Aeronáutica.

Assim, na década de 20 várias concessões de exploração de serviços aéreos foram autorizadas. Tanto para empresas nacionais como estrangeiras, formando-se as primeiras empresas de transporte aéreo regular.

Foi, somente, no dia 07 de maio de 1927 que a VARIG, primeira empresa aérea comercial brasileira a ser criada e efetivamente a funcionar, por ocasião da inauguração da linha da Lagoa, realizando seu primeiro voo em 22 de junho de 1927 na rota Porto Alegre - Rio Grande.

Em 1941 foi criado o Ministério da Aeronáutica, que uniu a aviação naval, militar, civil e o que era pertencente aos Ministérios de Viação e Obras Públicas, consolidando a aviação comercial brasileira.

Nesse período, nascem mais duas dezenas de empresas de transporte aéreo. São criados os aeroclubes dedicados à formação de profissionais de aviação e, também, aeroportos pavimentados.

Embora se aproxime de festejar o centenário do voo mais pesado que o ar, a aviação civil brasileira somente arrancou suas bases incipientes durante a década de 50, devido ao avanço tecnológico experimentado pelo mundo daquela época.

Melhorou níveis de produção, segurança, tecnologia e conforto.

Nos anos 60, devido à recessão pela qual passou a economia brasileira e com vista a garantir a sobrevivência do sistema de transporte aéreo, agravada pela diminuição do ritmo de crescimento do tráfego aéreo, o Estado passou a regulamentar fortemente a atividade, visando evitar a competição danosa entre as empresas.

A partir de 1967, o Ministério da Aeronáutica recebeu formalmente e definitivamente a atribuição de orientar, coordenar e controlar a aviação civil.

Surge então em 1976, as empresas aéreas regionais, para atender a demanda não servida pelas companhias nacionais.

Concomitantemente, a indústria aeronáutica dá um salto através da construção de aeronaves como o Bandeirante, Xingu, Sêneca, entre outras.

Enfim, nos anos 90, a Aviação Civil brasileira fica entre as dez maiores do mundo em produção de serviço, aeroportos, quantidade de pilotos e rede de controle de tráfego aéreo.

No crepúsculo dos anos 90 para o novo milênio, transformaram a aviação na modalidade mais eficiente e econômica de deslocamento de passageiros, correio e cargas. Com menos de cem anos a aviação civil adquiriu credibilidade e aceitação geral da sociedade.

Dessa forma, o Brasil é o único país em desenvolvimento, considerado como potência na OACI, ocupando lugar privilegiado

no seu conselho de direção.

Seção 2

A Essencialidade da Aviação Civil

É inimaginável, na atualidade, a sociedade se desenvolver sem a participação direta da aviação.

É um dos fatores mais importantes da vida diária dos países. A cada ano cerca 63 milhões de passageiros decolam dos diversos aeroportos do país, em cerca de trinta mil vôos domésticos e internacionais, que compõem a rede mundial de ligações de transporte aéreo popular. Assim como, ao mesmo tempo, milhares de toneladas de carga circulam por via aérea.

Desempenhando um papel catalisador, abrangendo novos mercados e novos produtos, facilitando a divulgação de novas tecnologias, propiciando o acesso aos serviços essenciais à comunidade. O seu crescimento representa um meio de alcançar os grandes objetivos do desenvolvimento da sociedade.

Para os países do Terceiro Mundo, limitados aos seus esforços de desenvolvimento, em razão da insuficiência de transporte de superfície, a aviação é um elemento-chave de integração, assistência e segurança.

Na área de investimentos aeroportuários, basta mencionar que não são menores do que 5 bilhões de dólares no Brasil. Para se ter noção de comparação, os EUA precisam investir 77

bilhões de dólares até o ano 2000. São números que espelham a primazia que a indústria aérea representa.

A frota aérea mundial que realizou o transporte de 1 bilhão de passageiros, também, foi empregada para uma crescente movimentação de carga e correio que atingiu cifras extremamente elevadas. São cerca de 25 milhões de horas voadas, somente no serviço comercial que teve nos últimos anos um aproveitamento médio em torno de 65% de seus assentos.

As despesas em investimentos na Aviação Civil representam algumas centenas de bilhões de dólares, investimentos renovados anualmente em todo o mundo.

Os recursos empregados na aviação civil brasileira e mundial têm projeção exponencial, colocando a aviação como elemento essencial do desenvolvimento do país.

Como pode-se observar, é essencial para a nação possuir uma aviação crescente, moderna e segura que, indiscutivelmente conduzirá para o desenvolvimento dos povos e da nação.

Seção 3 **Constituição do Sistema de Aviação Civil**

O Sistema de Aviação, pelas suas características, pode ser comparado como uma indústria global, completa e complexa desenvolvendo uma gama de serviços e atividades que vão desde o controle e a supervisão governamental, passando pelas

empresas e organizações que operam suas frotas e toda uma infra-estrutura de apoio, oficina, parques de manutenção, agências de viagens a formação de quadros de atividades altamente especializadas e todas as atividades aerodesportivas.

A aviação civil, por seu indiscutível potencial, passível de ser prontamente mobilizável em sua capacidade industrial e de transporte, contribui eficazmente para o fortalecimento do Poder Aeroespacial do Brasil.

Para gerir esse potencial, compete à União através do Ministério da Aeronáutica, a orientação, coordenação e controle das atividades da aviação civil, tanto comerciais, como privadas e desportivas; estabelecer, equipar e operar diretamente ou mediante autorização ou concessão a infra-estrutura aeronáutica, inclusive os serviços de apoio necessários à navegação aérea; orientar, incentivar e realizar pesquisas e desenvolvimento da aeronáutica.

Na Constituição Federal de 1988, em seu art. 21 e na Medida Provisória nº 1.549-29, de 15 de abril de 1997, no seu art. 14, estabelece que o Ministério da Aeronáutica tem a incumbência da formulação e condução da Política Aeronáutica Nacional Civil,

Coube a lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAER), modernizar e estabelecer as normas reguladoras das operações

da aviação civil.

O Departamento de Aviação Civil é um órgão setorial da estrutura básica do Ministério da Aeronáutica e o órgão central do SAC, definido pelo decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, onde é criado o Sistema de Aviação Civil.

Os órgãos do SAC funcionam de forma que suas demandas internas e externas determinam o nível de desempenho de todo o sistema, interagindo entre si e influenciando nos resultados de cada órgão componente.

O Sistema de Aviação Civil é, pois composto pelo Departamento de Aviação Civil e por todos órgãos ou elementos da estrutura do Ministério ou a ele estranhos, que por força de convênios, contratos ou concessão, exploram os serviços públicos correlacionados à Aviação Civil. O anexo 1 mostra esquematicamente sua estrutura.

É atribuído ao Departamento de Aviação Civil a consecução dos objetivos da política aeroespacial nacional, no setor de Aviação Civil pública e privada, estudando, planejando, orientando, controlando, incentivando e apoiando tais atividades. O anexo 2 mostra esquematicamente sua estrutura.

CAPÍTULO II

O PROBLEMA - SEUS FUNDAMENTOS

Seção 1

Situação Atual do DAC

Aproximando-se do Século XXI, a Aviação Civil Brasileira prepara-se para participar do mercado de economia globalizada, repleto de inovações tecnológicas, aeronaves maiores e de altas velocidades, com uma perspectiva crescente superior à média mundial.

É nesse cenário que é importante situar o DAC como órgão central do Sistema de Aviação Civil.

Com o surgimento da aviação, o Brasil, país de dimensões continentais, sentiu a necessidade, aliada à sensibilidade de nossos administradores, de impulsionar as atividades aviatórias.

Graças ao idealismo dos nossos pioneiros da aviação, souberam interpretar as necessidades de nosso povo, e congregou num só comando administrativo a aviação militar e a aviação civil, aproveitando ao máximo a infra-estrutura existente, visando diminuir os custos de manutenção, implantação e operação.

Tendo adotado a solução de concentrar os meios para baixarem os custos, o país encontrou uma solução ideal para as operações, dando ao mundo exemplo de equilíbrio e de inteligência; com isso o Brasil é o segundo país em número de aeronaves do mundo e com representação permanente na OACI.

Desse modo, o DAC, conseguiu harmonizar a sua estrutura organizacional com a eficiência do setor. Por isso, é necessário focalizar sua organização básica atual, para acompanhar as mudanças que serão imprescindíveis na nova estruturação do SAC.

A missão do DAC, estabelecida pelo Decreto n° 65.144, de 12 de setembro de 1965, são:

1 - orientação normativa para o funcionamento do Sistema de Aviação Civil;

2 - a supervisão técnica do desempenho da atividade de aviação civil;

3 - a fiscalização específica dos órgãos executivos, através da participação nas inspeções levadas a efeito pelos inspetores regionais, setoriais e geral do Ministério da Aeronáutica;

4 - o planejamento e a elaboração das propostas para os Orçamentos Plurianuais de Investimentos e Orçamentos-Programas Anuais necessários ao desempenho da aviação civil do Ministério da Aeronáutica; e

5 - a cogitação permanente do desenvolvimento e da

atualização de técnicas a serem adotadas pelo sistema, em face da constante evolução tecnológica.

Para atender estes objetivos sua estrutura é constituída da seguinte forma:

- 1 - Subdepartamento de Operações (SOP);
- 2 - Subdepartamento de Planejamento (SPL);
- 3 - Subdepartamento Técnico (STE);
- 4 - Subdepartamento de Infra-Estrutura (SIE);
- 5 - Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC);
- 6- Instituto de Aviação Civil (IAC); e
- 7- Comissões e conselhos de funcionamento integrado.

Além dos órgãos diretamente ligados ao DAC, existem os órgãos do Ministério da Aeronáutica que executam as atividades para o SAC:COMAR, DEPV, DIRENG, DIRSA E CTA.

Esses órgãos reunidos tem a responsabilidade de fazer cumprir a Política Nacional de Aviação Civil preconizada por Lei, e nessas atribuições básicas atender aos quatro campos da SAC: O Homem, A Máquina, A Infra Estrutura e as Condições de Operações.

Desta análise surgem os diversos problemas que, por abrangência e tendência tende a se multiplicar.

Essa estruturas administrativas, atualmente, não trabalham harmônicamente e funciona independentes, não existindo uma unanimidade no seu funcionamento, prejudicando o fluxo normal das decisões administrativas.

O relacionamento do órgão central com os elos do Sistema, são permeados de obstáculos, tais como:

1- falta de recursos financeiros para gerir sua vida vegetativa e operacional;

2- falta de pessoal especializado para cumprir a missão destacada. Sendo mal dimensionado em número de pessoal com relação à região estabelecida. Exemplo: o SERAC 4, situado em São Paulo, onde está o maior tráfego aéreo do país, possui o mesmo pessoal que o SERAC 7, de Manaus, com um tráfego infinitamente menor; e

3- As Seções de Aviação Civil, setor destacado dos SERAC, situado nos principais aeroportos do Brasil, responsáveis pela fiscalização nesses locais. É um órgão deficiente em pessoal especializado, em recursos materiais, na falta de automação, na dependência de outros órgãos da comunidade aeroportuária; e

4- falta de uma política de recursos humano.

Essas deficiências inviabiliza a adaptação do DAC aos novos anseios de evolução do setor, tornando-se o órgão central em uma máquina administrativa anacrônica, morosa, desatualizada, prejudicando a manutenção dos níveis de desenvolvimento hoje alcançado pela Aviação Civil Mundial.

Seção 2

Impacto das Inovações Tecnológicas na Estruturação do SAC

O impacto da rápida modernização da economia globalizada e do advento de novas tecnologias se faz sentir rapidamente na aviação civil.

A aviação é um dos setores da economia que prontamente absorve os sintomas da globalização, como por exemplo: o aumento do petróleo, a dolarização, o aumento do poder aquisitivo da população, assim como o efeito em sentido contrário.

O crescimento da Aviação Civil a taxas bem elevadas vem pressionando todos os setores do SAC para medidas modernas na formação de recursos humanos, na infra-estrutura aeronáutica e nos serviços aéreos.

No seu plano de desenvolvimento, o DAC estabeleceu várias metas que orientam o preparo e emprego para fazer frente aos diversos setores do SAC.

Na parte de recursos humanos, o atual processo de formação cabe aos 196 aeroclubes instalados no país e para apoiar essa instrução foram distribuídos 404 aeronaves e 61 simuladores de vôo. No entanto, foi diagnosticado que os aeroclubes sob a fiscalização do DAC, não possuem condições operacionais, econômicas e administrativas para encabeçar a

formação de recursos humanos na aviação.

Para compensar o avanço da aviação e o progresso tecnológico, incentivou-se a criação de escolas privadas de aviação. A produtividade e qualidade são acompanhadas e avaliadas através de fiscalização e dos resultados das provas aplicadas nos alunos. Similares aos aeroclubes, essas escolas não apresentam a capacitação técnica suficiente para compensar a deficiência nesse setor.

Para atender o avanço constante da aviação, quase não existem programas, projetos e atividades específicas para seu público interno. Os cursos ministrados, na maioria das vezes, são direcionados ao público externo. A maioria dos funcionários é oriunda do efetivo do Ministério da Aeronáutica e após o seu ingresso nada é feito visando o seu aperfeiçoamento.

No que se refere a administração dos aeroportos públicos , a criação da INFRAERO representou no início, um marco diante da evolução tecnológica e das exigências do mercado . A INFRAERO permitiu superar os complexos entraves burocráticos existentes na administração pública e teve como resultado a eficiência no setor.

As condições administrativas melhoraram, porém as condições operacionais da infra-estrutura do SAC tem desequilíbrios entre a oferta da capacidade/ serviços aeroportuários e as demandas de tráfego.

Na parte de navegação aérea, algumas deficiências são sentidas na falta de cobertura radar, auxílios à navegação aérea, publicações atualizadas e controle de tráfego aéreo. A razão alegada é a falta de recursos aliadas a deficiência de pessoal.

Os serviços aéreos nos EUA e no Canadá, no ano de 1978, levaram a aviação ao atual estado de regulamentação restringindo-se apenas ao estabelecimento dos serviços essenciais as localidades com pouco poder de atração do mercado.

O Brasil, no último ano começou a sentir as benesses desse relaxamento no setor. A consequência foi imediata: aeronaves cheias, aumento de linhas, aumento da frota, necessidade de aumentar o número de funcionários e além dos benefícios indiretos que são imensuráveis.

Com o impacto das novas tecnologias, a necessidade de manter e prosseguir com o desenvolvimento da Aviação Civil, os novos anseios da sociedade e a manutenção dos acordos bilaterais com outras nações e a OACI, é vital uma modificação nos processos administrativos.

Seção 3 Consolidação dos Fatos

A estrutura produtiva do mundo mudou com a economia de mercado e a economia globalizada obrigando os governos a reformularem suas práticas políticas, para se enquadrarem nessa nova ordem mundial.

O país alcançou uma posição de destaque no cenário mundial da aviação, mas a administração do órgão central precisa ser modificada para atender as novas demandas, manter o *status quo* alcançado e liberar o MAER, exclusivamente, para atender sua missão constitucional. A fim de sustentar esses argumentos até aqui apresentados foram selecionados os seguintes fatos:

1 - Descontinuidade na Política do Sistema de Aviação Civil

Com a explosão ocorrida no transporte aéreo, em 1971 mostrou-se a necessidade do DAC elaborar um plano de longo alcance visando acompanhar todos os passos da evolução ao tráfego aéreo e, paulativamente impor a ação corretiva em função do cenário apresentado.

Assim sendo foram criados 4 (quatro) planos de desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil (PDSAC).

Nos PDSAC, o órgão central elabora a Política de Desenvolvimento para o SAC, o mesmo estabelece metas que

expressam os anseios de evolução do SAC, fortalecimento do poder nacional no campo aeroespacial e diretrizes que orientam o preparo e emprego aos meios disponíveis em consonância com a evolução tecnológica da Aviação Civil e as suas tendências.

Com pequenas exceções, os PDSAC não apresentaram solução de continuidade nos pressupostos apresentados e praticamente todos os planos apresentaram os mesmos objetivos ao longo dos anos.

Dessa forma as metas abaixo do III PDSAC não deram solução de continuidade no IV PDSAC, em vigor até o ano 2000:

- a - integração da Aviação às expressões do poder nacional

Na expressão militar, foi criado no DAC a comissão de coordenação de Mobilização Aeroespacial da Aviação Civil, com a finalidade de manter permanentemente o planejamento, a coordenação e o controle que possibilite a mobilização, em curto espaço de tempo, de recursos humanos e materiais.

Existe uma grande dificuldade para empreende-la, quando se raciocina com o emprego da Aviação Civil em tarefas complementares a da FAB, dentro da área de apoio logístico, no que tange às necessidades de transporte de pessoal e material, ligando a Zona do Interior à Zona de Administração. A estrutura organizacional existente não conseguirá atingir o seu objetivo.

b - defesa dos legítimos interesses dos usuários

O DAC emite normas como as condições gerais de transporte aéreo para proteger o usuário, Lei n.957, de 19 de dezembro de 1989 no entanto, as empresas aéreas não acatam eficazmente a legislação, como é o caso do *OVERBOOKING*, situação em que o passageiro sobra no voo com passagem marcada e confirmada.

O DAC aplica as multas nas empresas e elas não pagam, ficando o DAC desacreditado perante o usuário. O órgão central não funciona como um foro para resoluções dos problemas da Aviação Civil.

c - condições adequadas aos órgãos intervenientes e aos elos executivos do Sistema de Aviação Civil para o desenvolvimento de suas atividades:

(1) DIRENG - responsável pelos processos de homologação na aérea de infra-estrutura aeroportuária, é um órgão que não acompanha as necessidades do mercado, um processo de homologação de um aeródromo, poderá ter prazos indeterminado.

(2) CTA - responsável pela homologação de equipamentos aeronáuticos, o controle da fabricação de peças e equipamentos e a formação técnica e engenheiros voltados à aviação civil. Pela deficiência de pessoal qualificado este órgão não consegue atender as solicitações dos usuários adequadamente. Como no processo de homologação de uma aeronave especializada em transporte de enfermos, por exemplo, tornando

uma via-sacra para os usuários, por falta de pessoal e indisponibilidade de espaços para as vistorias necessárias.

(3)DIRSA - realiza a relação e o controle médico do pessoal aeronavegante. Existem unidades da FAB, responsáveis pelos exames periódicos, que não possui todos os especialistas para a realização desses exames.

(4)SINCONFAC- Sistema Integrado de Controle e Fiscalização da Aviação Civil tem por objetivo o controle e a fiscalização das atividades dos aeroportos e a operação das aeronaves civis. Através desse sistema, é capaz de gerar informações necessárias ao processamento e a arrecadação das tarifas aeroportuárias, do uso das comunicações e dos auxílios à navegação em rota (Anexo 3).

O sistema não é totalmente automatizado em todo o Brasil gerando um controle deficiente, deixando de arrecadar uma soma considerável de recursos.

(5) SERAC - é um órgão subordinado administrativamente ao COMAR e operacionalmente ao DAC. É administrado por dois órgãos e não possui independência financeira causando uma considerável deficiência de recursos. Não existe pessoal suficiente para gerir as questões administrativas e operacionais.

Subordinado aos SERAC, estão as Seções de Aviação Civil (SAC), instaladas nos principais aeroportos do Brasil. Possui deficiência de pessoal, instalações inadequadas e

desatualizadas para atendimento ao usuário.

2 - Falta de confiabilidade e segurança nos serviços aéreos proveniente de deficiente fiscalização

O Brasil em matéria de segurança de vôo, nada fica a dever aos países de primeiro mundo. A última estatística feita pela *FLIGHT SAFETY FOUNDATION*, uma empresa americana voltada para estudos relativos à Aviação Civil, dá conta de que o Brasil teve 1,59 acidentes por milhão de decolagens, atrás apenas dos EUA e do Canadá, que tiveram em cada um 0,5 acidentes por milhão de decolagem. O Brasil está a frente até da Europa, com um índice de 1,6. A média mundial foi de 1,4, o que reforça ainda mais o fato do Brasil ter uma aviação de primeiro mundo.

Apesar desses dados, os jornais de todo País estão sempre informando que os aviões estão com manutenção ruim e empresas que não respeitam a jornada de trabalho dos aeronautas. O fato é reforçado pelos aeronautas que reclamam, além do cumprimento dos acordos trabalhistas.

Para reforçar esse perigo que ronda a Aviação Civil, a Federal Aviation Administration (FAA) fez um estudo em que nos próximos 15 anos, os acidentes aéreos em todo o mundo, deverão triplicar, sendo os países da América Latina e África os principais responsáveis pelo crescimento. As causas mais prováveis, segundo a FAA, serão problemas técnicos das aeronaves e excesso da jornada de trabalho dos pilotos.

3 - Excessivo intervencionismo estatal nas empresas aéreas

O transporte aéreo, pelas características do seu serviço, pode ser caracterizado como uma Indústria Global, assumindo um papel preponderante na economia, na sociedade e no governo.

Por isso os governos tem estado envolvidos de alguma forma no processo de regulamentação da Indústria de Transporte Aéreo, quer seja como regulador, quer seja como investidor.

Nos EUA, este processo iniciou nos meados de 1970, ou seja, redução gradual do envolvimento do setor no processo de regulamentação do transporte aéreo, denominado "Desregulation", que incluía a concessão de linhas, a definição dos patamares de tarifa e o estabelecimento de frequências.

De um lado tem-se argumentado que, além do Transporte Aéreo ser um serviço público, deve ser regulamentado de forma a assegurar os benefícios sociais, econômicos, estratégicos e políticos das populações.

De outro lado as companhias aéreas reclamam que a regulamentação limita a liberdade tarifária e a diferença do produto, excluindo a possibilidade de novas companhias, e restringindo o crescimento do mercado.

No Brasil em 1998, foi implementado uma flexibilização moderada das tarifas, onde o principal

beneficiário a curto prazo foram os usuários.

4 - Desatualização dos instrumentos normativos e da sistemática de funcionamento

4-Além da atualização da regulamentação do processo tarifário, existem algumas normas que precisam ser atualizadas em prol do desenvolvimento da aviação. Como por exemplo, o Código Brasileiro de Aeronáutica, processo de homologação em geral, a operação de vôos não regulares, vôos *charter*, entre outras.

5 - Deficiente fiscalização do SAC

A fiscalização em todo sistema é feita por amostragem, não demonstrando a real dimensão da operação dentro das normas vigentes.

O DAC não possui pessoal suficiente para atender a demanda, porque o recurso humano necessário está atrelado ao poder público e as tabelas de dotação do MAER.

6 - Despesas de recursos do MAER em prol do SAC

Desde o ano de 1997, o MAER direcionou os recursos proveniente do fundo aeronáutico e do fundo aeroviário para o DAC gerir suas atividades administrativas, incentivar os aeroclubes, escolas de aviação e aviação regional.

Contudo, não foi compensado os gastos que o MAER tem com o pessoal militar e civil, pagamentos de diárias e transferências.

Por tudo que foi apresentado, a administração da

Aviação Civil pelo DAC, não mais atende as perspectivas do novo milênio, e como órgão estatal tende a impedir a expansão da aviação comercial.

Torna-se oportuno estabelecer um novo modelo gerencial par o DAC, desmembrando-o do Ministério da Aeronáutica, tornando-se este órgão fiscalizador. Facilitando a desvinculação dos recursos financeiros utilizados em pessoal e material que eram destinados à Aviação Civil, para serem totalmente incluídos no Plano de Ação da FAB, além de preservá-lo da sua missão constitucional do espírito da iniciativa privada.

CAPÍTULO III

A SOLUÇÃO - A CRIAÇÃO DA DIREÇÃO GERAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Seção 1

O Desdobramento da Solução

A necessidade de modernizar o órgão central é facilmente observado através dos seguintes os números. O ano de 1998 fechou com 27 milhões de passageiros transportados, isso corresponde a um crescimento de cerca de 18%, em comparação ao ano de 1997.

Até o ano de 2007, conforme estudo do DAC, existe uma previsão de aumento de 7% no número de passageiros, cargas e malas postais. Esse número será verificado nos vôos domésticos, regionais, nacionais e internacionais.

Alguns terminais de passageiros revelam-se, atualmente, incapazes de suportar a demanda. É comum nos aeroportos de Cumbica, Salvador, Recife e Galeão a formação de filas quilométricas para os embarques. No setor de cargas foi preciso a criação de depósitos provisórios para acomodar as cargas transportadas.

A solução do problema está na velocidade das respostas da demanda. O Departamento de Aviação Civil tem que criar maior

agilidade para que as ações de planejamento, coordenação e controle consigam antever as necessidades do SAC.

O DAC subordinado ao Serviço Público não conseguirá criar um serviço adequado às necessidades, em razão das peculiaridades que envolve o setor público.

A FAA, órgão regulador do tráfego aéreo nos EUA, iniciou o processo de modernização em 1984. Através do seu programa, chamado de *National Airspace System Plan* (NAS PLAN) estruturou organizacionalmente a administração da FAA, criou o sistema de controle de tráfego aéreo, consolidou e modernizou as estações de serviço de vôo, melhorou a comunicação, estabeleceu o sistema de aproximação por microondas, aumentou a capacidade de aeroportos. Tudo de forma unificada, harmônica e eficiente.

O DAC deverá fazer com 15 anos de atraso, uma total reformulação em sua estrutura organizacional profissionalizando a direção e as atividades da Aviação Civil.

A solução do problema é a criação de um novo modelo gerencial, totalmente voltado para a iniciativa privada. O Estado precisa se desonerar de certas obrigações. Não faz sentido o governo, através do DAC, esgotar sua capacidade financeira em gastos com infra-estrutura e outros serviços, quando sua missão constitucional é outra.

O DAC será desdobrado em dois setores independente e interligados.

O primeiro, será a criado a Direção Geral de Aviação

Civil (DGAC), como órgão autárquico integrante da Administração Pública Federal, vinculado ao Ministério da Aeronáutica. Tendo como incumbência implantar a Política de Desenvolvimento da Aviação Civil, administrar as atividades inerentes ao setor, promover a regulação e a fiscalização de suas atividades.

O segundo setor, como consequência da criação do DGAC, será implantado o Conselho Nacional de Política da Aviação Civil (CONPAC), subordinado ao MAER, tendo como atribuição de fazer a Política de Desenvolvimento da Aviação Civil e manter os acordos assumidos pelo governo brasileiro junto a OACI e outros organismo internacionais.

O CONPAC absorveria as atribuições , que , atualmente, está a cargo do o DAC, no que se refere à Política de Desenvolvimento da Aviação Civil, não gerando ônus para o MAER. Como consequência da solução implantada, o CONPAC terá as seguintes atribuições:

- 1- da política de desenvolvimento da aviação civil;
- 2- da fiscalização das atividades do DGAC;
- 3- do Sistema de Proteção ao Voo; e
- 4- da Política de construção de aeródromos públicos.

Para o exercício de suas atribuições, o CONPAC contará, inicialmente, com o apoio técnico do Órgão regulador.

1 - Da Política de Desenvolvimento da Aviação Civil

Caberá ao CONPAC a confecção da Política de Desenvolvimento do SAC, estabelecendo metas que expressam os anseios nacionais de evolução do sistema, o fortalecimento do Poder Nacional no campo aeroespacial e diretrizes que orientam o preparo e emprego dos meios disponíveis no setor.

2 - Da fiscalização das atividades da aviação civil

Caberá ao CONPAC, como representante do Estado, a capacidade de intervir, eficientemente, quando necessário nas esferas que tocam diretamente ao cidadão.

Fica, portanto, o MAER com a incumbência exclusiva de fiscalizar a atuação do DGAC, liberando o orçamento público, suas instalações e pessoal para atender as necessidades do Estado.

3 - Do Sistema de Proteção ao vôo

No art. 47 do CBAER, estabelece as atribuições do MAER com a relação ao Sistema de Proteção ao vôo, que visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo. Dessas atribuições algumas passarão para a iniciativa do DGAC: O Serviço de Telecomunicações, Cartografia e Informações Aeronáuticas e Meteorologia Aeronáutica.

Os recursos destinados ao fundo aeronáutico (anexo 4), aplicado sobre as tarifas relativas ao uso das telecomunicações, à comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA), aos serviços de comunicações

de dados ar-terra, deverão ser majorados, proporcionalmente as necessidades, considerando a necessidade de implantar um serviço de qualidade e eficiência do setor privado.

4 - Da política de construção de aeródromos públicos

Como o transporte aéreo desempenha um papel de importância fundamental em algumas localidades com populações reduzidas, dispersas e desprovidas de meios de transportes alternativos, caberá ao MAER, através, dos seus órgãos competentes a manutenção e construção desses aeródromos, sendo um dos objetivos estabelecidos na Política de Desenvolvimento da Aviação Civil Diretoria Geral de Aviação Civil.

Os recursos desse programa serão providos do Programa Federal de Apoio aos Aeroportos - PROFAA (anexo 4).

O Cargo do Diretor do CONPAC será desempenhado por um Oficial General da ativa e seus assessores poderão ser do Corpo de militares e funcionários civis da Aeronáutica, ou funcionários civis contratados possuidores de conhecimentos compatíveis com o setor das atividades que irão desempenhar.

O pessoal para compor o CONPAC poderá ser absorvido do extinto DAC, considerando as necessidades e o conhecimento técnico para consecução do objetivo do órgão.

Os recursos para do CONPAC poderão se formar da seguinte forma:

1- os fundos recebidos dos recolhimentos das tarifas aeroportuárias e adicional de tarifa aérea - ATAERÓ (Anexo 4);

2- as dotações consignadas no Orçamento Geral da União, créditos especiais, transferências e repasses que lhe forem concedidos;

3- os recursos recebidos de convênios de instituições estaduais, municipais e particulares que encomendem algum projeto ou estudo técnico; e

4- o produto de arrendamento de seus bens e da exploração de seus serviços;

Para o Ministério da Aeronáutica, o desdobramento do antigo DAC em Conselho Nacional de Aviação Civil e Direção Geral de Aviação Civil é vantajoso pelas seguintes razões:

1- os recursos do orçamento destinados ao seu funcionamento seriam exclusivamente para atender a execução de sua Política Aeroespacial;

2 Pouparia o Ministério da Aeronáutica das atividades exclusivamente voltadas para o lucro da indústria aeronáutica, bem como o de ligar o nome do Ministério junto à ineficiência administrativa; e

3- facilitaria o investimento pela iniciativa privada, liberando o SAC das peculiaridades que envolvem o setor público.

Quanto à iniciativa privada, ganharia a livre concorrência, onde os beneficiários seriam os usuários que optariam pelos melhores serviços, provocando uma queda nos preços dos serviços e na qualidade dos transportes aéreos.

Seção 2 Estruturação do Novo Órgão

A solução de modernização administrativa da Aviação Civil, com o seu conseqüente desenvolvimento, será da responsabilidade do novo órgão .

A Direção Geral Aviação Civil (DGAC) terá como missão precípua a manutenção do desenvolvimento da Aviação Civil, através da orientação e incentivo à formação de recursos humanos, o controle dos serviços aéreos, a normatização do funcionamento da aviação civil, a supervisão técnica das atividades aeronáuticas civis e a fiscalização específica dos órgãos executivos, zelando pela prevalência do interesse público.

A Direção Geral, assim como seu pessoal administrativo e operacional, será um serviço independente do MAER e do poder público, no entanto, poderá absorver os funcionários civis e militares da reserva.

O DGAC seria dirigido em regime colegiado, isto é, as decisões seriam por consenso e deverão ser formada por um Diretor geral e cinco membros.

O Diretor Geral será nomeado pelo Ministro da Aeronáutica, podendo ser um oficial general da reserva ou um civil de nível superior de reconhecido conhecimento na área de aviação civil.

Os demais Diretores serão técnicos da Aviação Civil, escolhido pelo Diretor Geral.

Os recursos para o DGAC, serão provenientes dos seguintes fundos:

1- das taxas recebidas da arrecadação das tarifas aeroportuárias e ATAERO (Anexo 4);

2- das doações e outros bens que se perceba a qualquer título;

3- dos serviços a terceiros;

4- do produto de arrendamento de seus bens e exploração dos seus serviços.; e

5- os recursos provenientes de, acordos ou contratos celebrados com entidades, organismo ou empresas.

Visando o desempenho destas atribuições, o órgão seria assim estruturado:

1- Diretoria Técnica;

2- Diretoria de Operações;

3- Diretoria de Planejamento;

4- Diretoria de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos; e

5- Diretoria de Infra-Estrutura;

Integraria a estrutura do DGAC um departamento jurídico, de administração, Instituto de Aviação Civil e os Serviços Regionais.

Os encargos do MAER que passarão à incumbência do DGAC,

no que se refere ao sistema de proteção ao vôo, ficará a cargo da Diretoria de operações.

No que diz respeito à infra-estrutura aeroportuária, o Ministério da Aeronáutica, através do DGAC, deverá manter a sua política de implantar a descentralização administrativa.

As demais atividades que eram atribuições do Ministério da Aeronáutica tais como: homologação, implantação e manutenção da infra-estrutura aeroportuária nos aeródromos operados por empresas aéreas civis e aeródromos administrados pelo Estado e municípios, seriam absorvidos pelo Diretoria Infra-Estrutura.

As atividades relacionadas com a seleção e o controle médico do pessoal aeronavegante seriam da alçada do Diretoria de Prevenção e Segurança de Vôo, como preconiza a OACI.

A homologação de equipamentos aeronáuticos, o controle e homologação da fabricação de peças e equipamentos seria completamente restrito a Diretoria Técnica.

Estabelecido o órgão, sua diretoria irá direcionar suas atribuições e as ações de planejamento, visando a continuidade gerencial, a eficiência e a eficácia operacional, administrativa e econômica, tendo em vista as necessidades e exigências do mercado.

Os demais órgãos que compõem o SAC, como: Aviação geral, empresas de transporte aéreo, entidades aerodesportivas, indústria aeronáutica, serviços aéreos especializados,

serviços auxiliares e serviços de manutenção seriam regulados segundo os critérios do mercado, visando a livre concorrência, em benefício do desenvolvimento nacional.

Liberando o Ministério da Aeronáutica das obrigações previstas no art. 3º do Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, quando instituiu o funcionamento do Sistema de Aviação Civil, acarretando em uma diminuição considerável de recursos em pessoal, equipamentos e infra-estrutura para o MAER. Deslocando os recursos remanescente no emprego da missão constitucional.

Além disso, a imagem do Ministério da Aeronáutica estará relacionada exclusivamente com a eficiência da atividade fim, poupando comentários com relação ao funcionamento inadequado daquela ou outra instituição do SAC.

Haverá uma flexibilização na atuação de todos os setores do SAC, com a melhoria das condições econômicas, técnicas e normativas do DGAC, conseqüência da saída do Poder Público, que com suas peculiaridades não acompanha as necessidades da iniciativa privada.

Com isso o novo órgão poderá implementar a melhoria da fiscalização, atualizar os instrumentos normativos, promover a desregulamentação do setor, criar mecanismos mais eficientes de fiscalização nas arrecadações das tarifas aeroportuárias e formar quadro especializados específicos da área

Seção 3 Implantação da Solução

A implantação da solução poderá ser iniciada imediatamente pelo MAER.

A implantação do Conselho Nacional para Política de Aviação Civil, não sofreria solução de continuidade seriam absorvido o pessoal, as instalações e os equipamentos do extinto DAC. Esse acervo será paulatinamente incorporado ao CONPAC.

O funcionamento do DGAC , seria imediata, com a utilização total da estrutura administrativa do pessoal, instalações e equipamentos do extinto DAC. Os dois órgãos trabalhariam harmonizados para a consecução da transferência de atribuições.

A consolidação da transferência do acervo e da dinâmica de administração do DGAC, terá em um prazo de 05 anos, a partir da data de criação do órgão.

O período é compatível e necessário pelos motivos abaixo:

1 - Aprimoramento da fiscalização e os mecanismo de arrecadação

É necessário aperfeiçoar as suas atividades para melhorar a capacitação de recursos. Melhorar a fiscalização denotará no aumento de fiscais e pontos de fiscalização. Essa implantação necessita de 02 anos para sua efetivação, pois é o

tempo necessário para formação dos fiscais de aviação civil.

Deverão melhorar as condições de trabalho dos SERAC e, paralelamente, ativar os Destacamentos de Aviação Civil (DRAC), extinguindo os atuais Seções de Aviação Civil e adotá-los de mecanismo para exercer suas atividades.

2 - Qualificação de recursos humanos

Atualmente os especialistas de nível superior e nível técnico são funcionários do MAER e da INFRAERO. Com a reestruturação do órgão será necessário a formação de novos quadros técnicos, administrativo e de apoio para recompor o quadro de pessoal e liberar os atuais funcionários para suas respectivas organizações. Essa é a razão do período necessário para implantação do DGAC, sendo necessário um mínimo de 04 anos para a formação de pessoal de nível superior.

3 - Atualização, consolidação e simplificação das legislações

4 - Determinação quantitativa e qualitativa do pessoal para gerir o novo órgão

Os dois itens acima colocados deverão ter o tempo necessário para sua implantação não superior a 05 anos, afim de que o DGAC possa aperfeiçoar a máquina administrativa , dentro do espírito das eficiência e modernidade

Os recursos do novo órgão seriam subtraídos totalmente da arrecadação do SINCOFAC.

Em face do que foi apresentado a solução é necessária, viável e exeqüível.

CAPÍTULO IV VISÃO PROSPECTIVA

A modernização gerencial do DGAC visa como resultado final da sua implantação, ao longo de cinco anos, um continuado processo de desenvolvimento, mantendo o país como potência aeronáutica civil e a manutenção dos altos índices de segurança. Concomitantemente preservará e aumentará a capacidade do MAER como órgão responsável pelo planejamento, pelo preparo e pelo emprego do poder aeroespacial.

Consolidada a formação do DGAC, através de designação do Ministro da Aeronáutica, seria, então, indicada a diretoria do novo órgão. Teria o atual diretor do DAC um prazo de 03 (três) meses para submeter ao DGAC sua política e programa administrativo, afim de ser elaborada a renovação contínua do novo órgão.

A partir do aproveitamento da estrutura existente de pessoal, das instalações e dos equipamentos, seria viável de imediato o funcionamento do órgão com poucos recursos.

Não sofreria solução de continuidade, o processo de arrecadação de tarifas aeroportuárias. Os seus recursos seriam gerenciados pelos DGAC, visando uma otimização das decisões, colaborando para a conclusão do processo de implantação do

novo órgão.

Nos meses iniciais estaria concluída a primeira etapa do processo, que consiste na definição da origem dos recursos para gerir o SAC e a familiarização do mecanismo do funcionamento do DGAC.

A nova política do órgão resultará em uma administração transparente e pública, executando serviços mais eficientes e que melhor atendam aos usuários.

Com a implantação da Direção do DGAC, maximizará as tendências verificadas em relação ao transporte aéreo, ou seja, a flexibilização e globalização dos serviços de transporte aéreo, a melhoria na atuação das empresas aérea nacionais e internacionais e da indústria aeronáutica.

A velocidade das mudanças normativas que tanto necessitam a Aviação Civil será ditada pela concorrência, nos ditames da eficiência e da segurança de voo.

Com a expectativa de que o Sistema apresente resultados favoráveis, visualizam para a necessidade de se estabelecer diretrizes de planejamento que sejam atuais, eficazes e continua ao longo do período de 05 anos da implantação do órgão gerenciador.

Desse modo, o DGAC terá o tempo adequado, para implementar essas políticas, em virtude do esvaziamento de suas obrigações, sendo uma delas a Política Nacional para Aviação Civil.

Ao final da última etapa, após os cinco anos, o Sistema de Aviação estará funcionando independente e harmônico, administrado efetivamente pela Direção Geral de Aviação Civil, adequando suas atividades às diretrizes da Política de Desenvolvimento da Aviação Civil, emanadas do CONPAC.

Na área do SAC, onde estão os outros órgãos executivos, haverá atualização, consolidação e simplificação da legislação, utilização mais racional dos aeroportos, assim como tarifas adequadas aos serviços prestados.

Haverá retorno para o MAER, pela diminuição das despesas e aumento na receita para atender a Política do Transporte Aéreo, além de pessoal, instalação e equipamentos remanescente para atender sua missão constitucional.

Apesar de todo o sucesso previsto para a implantação, o óbice novo está intimamente ligado a vontade individual, em aceitar a mudança, fazendo presente em afirmar que o SAC deverá ser regulado e administrado pelo MAER, como forma de assegurar os benefícios sociais, econômicos, estratégicos e políticos, as diversas comunidades a serem servidas, além de citar que o Estado ficará enfraquecido.

Acontece que a implantação do DGAC obedece à lógica, já consolidada no Brasil. As atividades relacionadas à prestação de serviços sob o poder do Estado, estão sendo transferidas para agentes privados.

Na verdade o Estado está sendo fortalecido na questão de

formulador de políticas, por intermédio do MAER e delegando a fiscalização para um órgão independente do Poder Público, facilitando a execução de suas atividades constitucionais.

Com a implantação do DGAC em 05 anos concorrerá para o melhor dimensionamento do MAER, preparando-se, também, para a implantação do Ministério da Defesa.

Através da política para a Aviação Civil, preconizado pelo CONPAC, haverá a consolidação da Aviação Civil Brasileira como componente do Poder Aeroespacial, através de mecanismos de fiscalização realista do poder regulador livre de qualquer influência que inviabilize o objetivo perseguido.

CONCLUSÃO

O crescimento da Aviação civil não representa um fim, mas um meio de alcançar os grandes objetivos do desenvolvimento.

No Brasil, através do MAER, a aviação desbravou a Amazônia, integrou o Centro-Oeste, construiu sua capital e colocou o país entre os dez melhores do mundo em matéria de aviação, tendo representação efetiva como membro da OACI.

O Sistema de Aviação Civil ficou bastante regulado pelo Estado, como forma de proteger os mercados menores e evitar a concorrência danosa entre os participantes do sistema.

Enquanto isso, o mercado gradualmente se expandiu e o governo não conseguiu acompanhar a competição da livre concorrência e a necessidade de flexibilizar o setor. A consequência foi indicada pelo atraso das normas vigentes e a exigência da sociedade em promover a modificação dos mecanismos reguladores.

Dessa maneira, foi apresentado uma nova organização dos meios reguladores da aviação civil. Consistiram em procedimentos inovadores de profissionalização da direção, modificação de legislações e aperfeiçoamentos dos recursos humanos, fortalecendo o setor para o desenvolvimento

sustentável e consolidando a mesma como componente do poder aeroespacial.

A criação da Direção Geral da Aviação Civil atuando independentemente do MAER e por esta fiscalizado, através do Conselho Nacional de Política da Aviação Civil, trará um novo ciclo na Aviação Civil e como, também, na Força Aérea Brasileira.

A mudança do gerenciamento no SAC irá estimular a qualidade dos serviços prestados e seu conseqüente desenvolvimento. O Estado ficará fortalecido como agente formulador de política e a FAB irá dispor de mais recursos para concentrar-se basicamente nas suas atividades constitucionais.

A cada dia, a cada momento uma aeronave decola em qualquer lugar do planeta, conduzindo pessoas, cargas e desenvolvimento. Um país como o Brasil, gigante em tamanho e escasso em serviços públicos - considerados função do Estado - deve desonerar-se das obrigações que são exclusivas da iniciativa privada.

Assim, conduziremos o país para o mesmo desenvolvimento alcançado pela aviação comercial e a FAB alçará os céus pronto para cumprir sua missão constitucional.

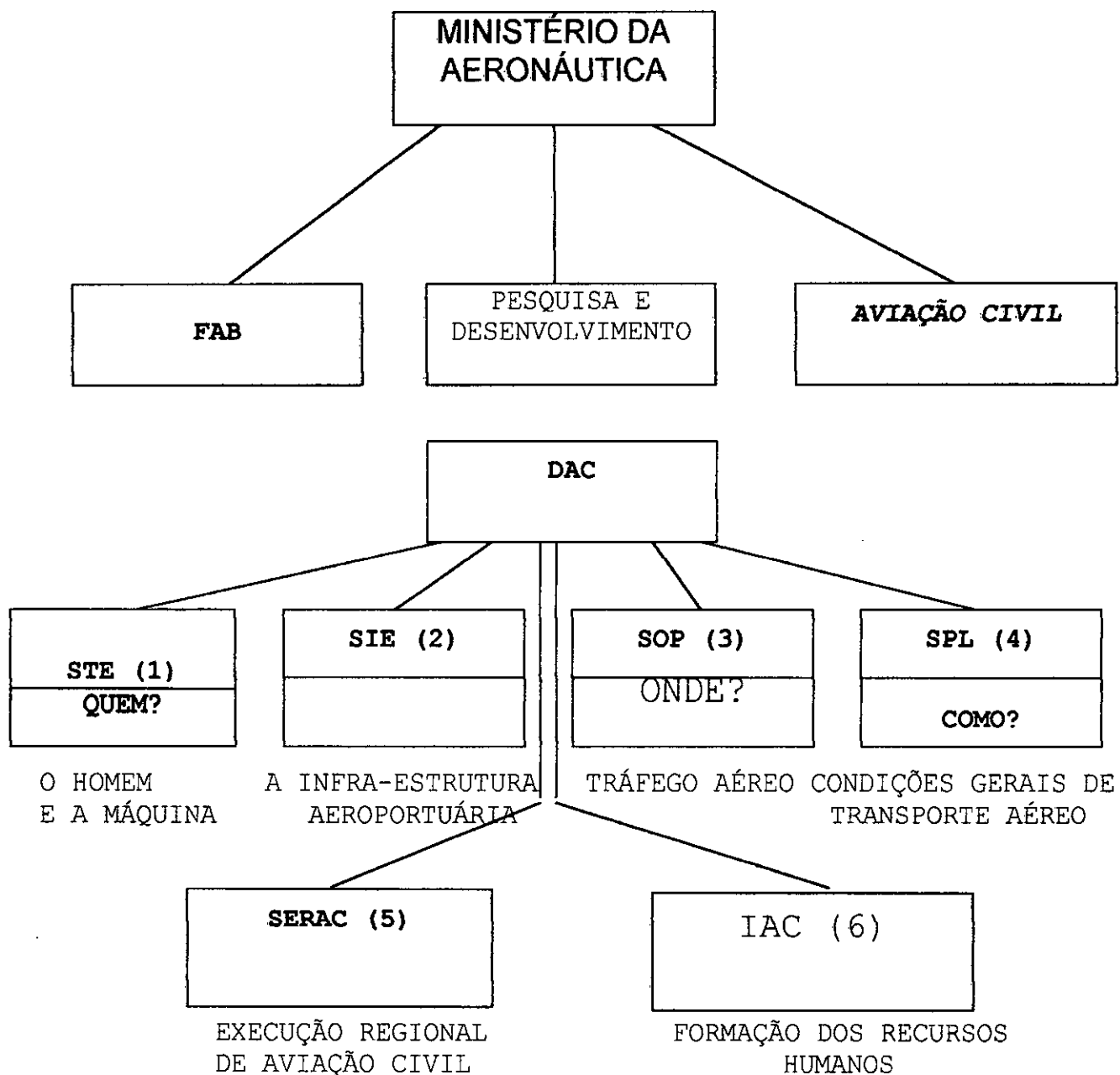
ANEXO 1



MODELO ESQUEMÁTICO DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL

FONTE: IAC

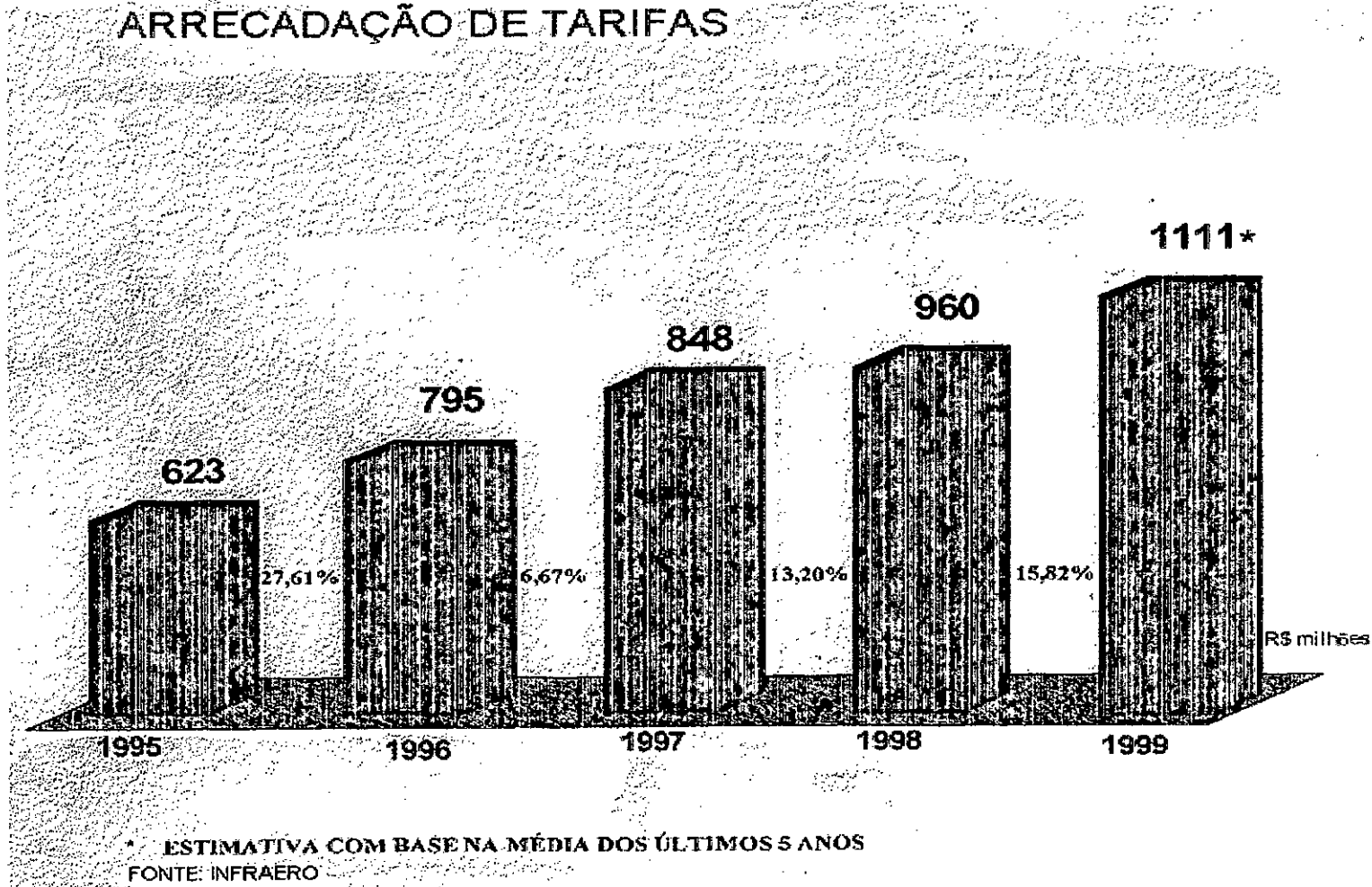
ANEXO 2
ESTRUTURA DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL



- 1- SUBDEPARTAMENTO TÉCNICO
- 2- SUBDEPARTAMENTO DE INFRA-ESTRUTURA
- 3- SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
- 4- SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO
- 5- SERVIÇO REGIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
- 6- INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL

ANEXO 3

ARRECADAÇÃO DE TARIFAS



ANEXO 4
QUADRO DE RECURSOS FINANCEIROS

GESTÃO FUNDO AERONÁUTICO	
RECEITAS	DESTINOS
1 - ATAERO SOBRE TARIFAS AEROPORTUÁRIAS Lei 7920/ 89 Portaria 1047/GM4/92 Portaria R-889/GM4/95	20% - PROFAA (SEFA/ DAC) 48% - INFRAERO (60% de 80%) 30% - DEPV
2 - ATAERO SOBRE PAN/ PAT Lei 7020/ 89 Lei 8399/ 92 Portaria 390/GM4/91	100% para SEFA (DEPV- CISCEA) 70% - CISCEA 30% - DEPV
3 - TARIFAS AEROPORTUÁRIAS Pouso/ Permanência Embarque Armazenagem/ Capatazia Lei 6009/ 73 Decreto 891121/ 83 Portaria 638/GM5/ 88	100% para a INFRAERO e Aeroportos conveniados
4 - TARIFAS PAN/ PAT (TAN/ TAN) Lei 6009/ 73 Dec. Lei 1896/ 81 Portaria 638/GM5/ 88 Portaria R-888/GM4/ 95	100% - SEFA/ DEPV
5 - TAXA DE ADM. DO SUCOTAP 8% das Tarifas de: PAN/ PAT e POUSO/ PERMANÊNCIA Portaria 638/GM5/ 88 Portaria 077-R/DGAC/ 87	0,96% (12% de 8%) - INFRAERO 7,04% (88% de 8%) - DAC

GESTÃO FUNDO AERONÁUTICO	
RECEITAS	DESTINOS
1 - ADICIONAL TARIFÁRIO (CIAS. AÉREAS) Decreto 73590/75 Decreto 98996/ 90 Portaria 690/GM5/92	3% sobre as tarifas de passagens aéreas das linhas domésticas (não consideradas regionais) Destino: DAC
2 - CONTRIBUIÇÃO PARA O ENSINO PROFISSIONAL AERONÁUTICO (INSS) Dec. Lei 6246/ 44 Lei 5107/ 66 Dec. Lei 20/ 66 Dec. Lei 1305/ 74 Dec. Lei 2237/ 85 NOSER IAC-3001-0879	2,5% - Folha de pagamento de empresas vinculadas às atividades aéreas (até o limite de 10 vezes o maior salário mínimo vigente no país, para cada empregado.) Destino: DAC

FONTE: SEFA

BIBLIOGRAFIA

- 1 - BRASIL. Departamento de Aviação Civil. Conheça Você Também o DAC. Rio de Janeiro, 1985 (revista).
- 2 - _____. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, 1986.
- 3 - _____. Ministério da Aeronáutica. III Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil, 1988.
- 4 - _____. Ministério da Aeronáutica. IV Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil, 1997 - 2000.
- 5 - _____. Constituição da Republica Federativa do Brasil. Brasilia,1988.
- 6 - _____. Portaria nº 957/GM5, de 19 dezembro de 1989. Aprova as condições Gerais de Transporte, 1989.
- 7 - CANADÁ. ICAO. El Mundo de La Aviación Civil, 1992 - 1993.
- 8 - _____. ICAO. Manual - Guía de Aviación Civil, 3ª ed., 1992.
- 9 - _____ ICAO. Manual sobre Procedimientos para la Inspeccion, Certificacion y Supervision Permanente de las Operaciones, 1995.

- 10 - _____ ICAO. The Story of the International Civil Aviation, 1984.
- 11 - DA SILVA, Adyr. Aeroportos e Desenvolvimento. Rio de Janeiro, 1ª ed., 1991.
- 12 - EUA. FAA. The FAA Story; A Slide Presentation, 1972.
- 13 - MACEDO, Joelmir Campos de Araripe. A Aviação Civil Brasileira: - Sua política - Seu futuro. Rio de Janeiro, 1985 (revista).
- 14 - PESSOA, Leonildo Tábora. História da Aviação Comercial Brasileira, Rio de Janeiro.
- 15 - Seminário Internacional Sobre o Futuro do Transporte Aéreo na América Latina, 30 e 31 de março de 1989.

MON
1999
ANT

004/99

ANTONIO CARLOS Ramos Reis, Ten Cel Av.
Modernização gerencial do Departamento de
Aviação Civil.

ECEMAR
BIBLIOTECA

