BRASIL - EM DEBATE REGULAMENTAÇÃO PARA AS EMPRESAS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA (ESATAS)

atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)

«Os serviços auxiliares de transporte aéreo ocuparam, nesta terça-feira (16), as atenções da comissão especial de senadores que examina a atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), com base no Projeto de Lei do Senado (PLS) 258/2016. A necessidade de licenciamento prévio para as empresas que prestam esses serviços, por parte da autoridade de aviação civil, foi tema de audiência pública. Entre os convidados, a tendência foi por maior regulamentação estatal. São as empresas auxiliares que executam as atividades de apoio que abrangem os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos, inclusive a movimentação e armazenamento de mercadorias. Também cuidam da limpeza de aeronaves e até do check-in de passageiros, entre outras tarefas. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) regulamenta as atividades, mas desde 2009 deixou de emitir uma licença específica de funcionamento para as empresas. De acordo com o PLS 258/2016, o exercício das atividades passa a depender de prévia comunicação à administração de cada aeroporto onde os serviços serão prestados, por requisição da companhia aérea contratante, mas com a ressalva de que não estão excluídos procedimentos para autorização, certificação e homologação junto às autoridades competentes, "quando for o caso". Ou seja, não há uma exigência absoluta de licença prévia. Regra constitucional O presidente da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo (Abesata), Ricardo Aparecido Miguel, foi um dos defenderam o retorno do licenciamento. Ele ressaltou que, pela Constituição federal, os serviços de infraestrutura aeroportuária dependem de autorização, concessão e permissão. Depois, afirmou que, como parte integrante da infraestrutura de serviços, as atividades de apoio também devem estar sujeitas às mesmas exigências. Apesar da mudança de posição da Anac, a partir de resolução de 2009, segundo Ricardo Aparecido, o Código Brasileiro de Aeronáutica ainda prevê a necessidade de licenciamento prévio. Em entrevista após audiência, ele justificou que o licenciamento pode servir de anteparo para "aventureiros" no mercado, além de inibir formação de monopólio na prestação de serviços nos aeroportos. - Além do mais, como a autoridade de aviação civil vai fiscalizar as atividades se nem sabe quem licenciou? - indagou. O superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac, Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, que também representou o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, disse que as reformas no âmbito da aviação civil no país foram adotadas para atender expectativas por maior desregulamentação das atividades. Por isso, ele disse ver com surpresa manifestações na audiência por "mais regulamentação". Rababani afirmou que a agência não está se isentando de adotar regulamentações para preservar a segurança e a eficiência das atividades, "mas sempre na linha da flexibilidiade". Segundo ele, em sua atuação, a Anac se serve de critérios internacionais visando assegurar que as companhias aéreas tenham liberdade de escolher as empresas auxiliares. **Cenário internacional** Para Robson Bertolossi, presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil, a certificação das empresas deve ser obrigatória. A forma para que isso seja feito, defendeu, deve resultar de entendimentos entre todas as partes interessadas, além da Anac. Ao justificar sua posição, ele citou pesquisa mostrando que a regulamentação por meio da autoridade aeroportuária prevalece na maior parte do mundo, como nos Estados Unidos, Canadá e Europa. - Houve proposta para **liberalização na Comunidade Europeia, mas o projeto não foi aceito** - registou. O superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Infraero, Tércio Ivan de Barros, foi outro que defendeu o licenciamento obrigatório, não apenas um credenciamento junto à administração de cada aeroporto. Segundo ele, um dos motivos para maior rigor, desde o licenciamento à fiscalização regular, se relaciona às demandas cada vez maiores em termos de

segurança. Pela Associação Brasileira de Empresas Aéreas, Victor Rafael Resende Celestino preferiu dar mais destaque ao aumento crescente dos custos operacionais, inclusive com serviços auxiliares, no momento em que as companhias enfrentam grave retração de passageiros. A seu ver, em tempos de liberdade tarifária, a Anac deve se empenhar para definir o conceito de "abuso de preços". - O que faz falta mesmo nesta questão dos serviços auxiliares é garantir flexibilidade de oferta e mais liberdade de escolha pelos usuários, e isso só é possível com uma regulamentação mínima em relação ao que temos hoje - defendeu. O relator da comissão, senador José Maranhão (PMDB-PB), propôs que o texto do novo Código Brasileiro de Aeronáutica não traga regras excessivamente detalhadas sobre os temas a serem tratados. Na sua visão, pormenores do funcionamento de serviços devem ser reservados às normas regulamentadoras administrativas.»

artigo publicado na página de internet "Agência Senado"
(16 Agosto 2016)