



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO

EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1460/07	DATA: 11/9/2007
INÍCIO: 9h49min	TÉRMINO: 13h13min	DURAÇÃO: 3h36min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 3h21min	PÁGINAS: 90	QUARTOS: 41

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Gerente Residente do Apoio ao Cliente da Airbus no Brasil.
MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Superintendente de Segurança Operacional da ANAC.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Há palavras e expressões ininteligíveis.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta.
A reunião foi suspensa.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 50ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol (vôo 1907), e um jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento dos Srs. Mário Antônio de Oliveira Colaço, Gerente Residente do Apoio ao Cliente da Airbus no Brasil; e Marcos Tarcísio Marques dos Santos, Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC. Ambos já estão aqui ao nosso lado, sentados à mesa.

Às 13h, foram convocados a Dra. Cecília Maria Piedra Marcondes, Desembargadora Federal do Tribunal Regional Federal da 3ª Região; e Paulo Roberto Araújo, Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

Os procedimentos serão os rotineiros, já de costume. Para atender às formalidades legais, foi firmado pelos depoentes termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura: *“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado.”*

Vamos então passar a palavra aos depoentes. Esse prazo para fazerem suas explanações iniciais, se lhes convier, será de aproximadamente 20 minutos, observando que esta Presidência tem sido muito tolerante e condescendente com todos os que têm vindo aqui e não tem seguido esse tempo rigoroso, para deixar mesmo o depoente à vontade para fazer explanação que ele julgue completa, para ficar claro.

Nós vamos passar inicialmente a palavra ao Sr. Mário Antônio de Oliveira Colaço, Gerente Residente do Apoio ao Cliente da Airbus no Brasil, e, em seguida, passaremos a palavra ao Sr. Marcos Tarcísio Marques dos Santos, Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

Com a palavra então o Sr. Mário Antônio de Oliveira Colaço.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Muito obrigado, Sr. Presidente. Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, público presente, o



meu nome é Mário Antônio de Oliveira Colaço. Tenho 45 anos, sou pai de 2 crianças de 12 e 8 anos, sou cidadão português, radicado no Brasil desde 2002, para onde vim a convite da Airbus para trabalhar como representante de apoio ao cliente. Neste caso, o cliente é a TAM, a Força Aérea Brasileira e, na altura em que eu cheguei, a VASP. O meu histórico profissional começa cedo, quando eu percebi que tinha interesse e gostava de mecânica de automóveis. Então, eu comecei a trabalhar em automóveis por volta dos 16 anos. Aos 18 anos eu ingressei na Força Aérea Portuguesa como mecânico de aviões, vindo posteriormente, ao longo da carreira na Força Aérea Portuguesa, a chegar à função de oficial, onde fui oficial de manutenção de uma esquadrilha de aeronaves de caça da Força Aérea Portuguesa. Depois da Força Aérea, eu passei à aviação civil, onde fiz parte, integrei os quadros de várias empresas de aviação civil em Portugal durante mais de 15 anos. A convite da Air Macau, eu desloquei-me para a Ásia e vivi em Macau durante 6 anos, tendo exercido várias funções numa empresa aérea com as funções idênticas às da TAM, tendo sido, por fim, Gerente de Manutenção. Então eu desempenhei essa função por 6 anos, como gerente de manutenção. Posteriormente, em 2002, eu fui... eu ingressei na Airbus, nas funções de representante técnico, e é nessas funções que eu me encontro aqui hoje, tendo sido deslocado para o Brasil, a convite da Airbus, para atender à TAM e fazer esse suporte, que advém dessas funções técnicas. As minhas qualificações... Além dos meus quase 30 anos de serviço prático, já que eu comecei em 1980, eu detenho as qualificações emitidas pela Direção Geral da Aeronáutica Civil, na altura, em Portugal, hoje Instituto Nacional da Aviação Civil. É uma licença de técnico de manutenção de aeronaves tipo 1, uma licença de técnico de manutenção de aeronaves tipo 2, uma licença do FAA, de Airframe e Powerplant, e sou formado em gestão aeronáutica pela Singapore Aviation Academy. Essas licenças, só uma pequena explicação, elas permitem que o técnico libere o avião depois de algumas inspeções. Então a licença tipo 2 é uma licença que é usada para liberar o avião na operação de pista, na operação de rampa, como nós chamamos; e a licença tipo 1 é uma licença que permite ao técnico liberar o avião depois de inspeções mais profundas, depois de inspeções que envolvem uma maior complexidade. Especificamente, a minha função na Airbus é depois da venda do avião, depois de o avião ser entregue ao cliente. A Airbus tem um departamento,



que é o Departamento de Suporte ao Cliente, que coloca pessoas com minha formação junto ao cliente para auxiliar na operação, auxiliar no dia-a-dia, no sentido de permitir que a empresa tenha uma resposta rápida às necessidades dela e permitir também uma transferência de *know-how*, uma vez que as pessoas que têm as qualificações que eu tenho e a experiência que eu tenho vêm e passaram por outros lados. Então nós podemos transferir essa informação. Nós podemos chamar uma mais-valia junto a essa empresa. Portanto, essa relação, ela existe mais na área de manutenção em engenharia, que é a área na qual eu tenho formação, e basicamente ela é uma relação de ligação entre a empresa e a Airbus. Então, a empresa tem uma dúvida qualquer, a empresa tem uma situação que ela tem alguma dificuldade em resolver — um exemplo, por exemplo, muito comum quanto aos incidentes com impactos de aves, que acontecem muito no Brasil, esses impactos causam, muitas vezes, danos estruturais que não estão previstos nos manuais. E a Airbus tem esse suporte que ela fornece à empresa no sentido de poder providenciar à empresa, em segurança e rapidamente, uma solução para o reparo dessa aeronave. Então eu tenho essa função de ligação e, ao mesmo tempo, tenho também como função junto da empresa, junto dos técnicos da empresa, passar os meus conhecimentos, ajudar na interpretação dos manuais, ajudar a resolver questões técnicas, tudo o que estiver ao meu alcance, dentro do meu conhecimento. Obviamente que eu tenho uma visão limitada da operação da TAM, porque sendo eu uma pessoa só não posso cobrir a operação da TAM na totalidade, que é uma operação vasta, que envolve várias seções, que envolve várias estações, inclusive no exterior. Então eu tenho uma visão limitada dessa manutenção e dessa engenharia. No entanto, eu queria salientar também que não é função da Airbus fiscalizar ou analisar a TAM no seu trabalho, no seu dia-a-dia, porque essa função a Airbus não tem, uma função fiscalizadora. Ela não tem o direito de impor à TAM qualquer forma de trabalhar, qualquer regra. Ela pode recomendar, e faz freqüentemente essas recomendações, mas não tem esse componente que lhe permita impor à companhia regras a seguir. Então, dentro dessa limitação, eu gostaria de me pôr à disposição desta Comissão para responder àquilo que eu souber e àquilo em que eu puder auxiliar. Gostaria de deixar também uma palavra que me foi transmitida pela empresa no sentido de que tudo o que eu não souber



responder e que os senhores considerem relevante a Airbus está disponível para responder e para disponibilizar pessoas credenciadas, pessoas especialistas nas áreas, para responder a todas as questões que puderem ser colocadas. Obviamente, um avião é um sistema complexo. Muita gente é necessária para que ele opere em condições. O nível de conhecimento de manutenção em engenharia é um nível genérico, mais superficial, não é profundo. E essa profundidade, que muitas vezes é requerida para entender o sistema, ela é propriedade dos especialistas dessa área, desse componente. E é dessa forma que o suporte é organizado. Para terminar, para o desempenho da minha função, a TAM disponibiliza um espaço físico dentro do Aeroporto de Congonhas, nas instalações do Hangar 2, portanto junto à Manutenção e Engenharia, onde eu me encontro. E gostaria de dizer também que o apoio ao cliente não é algo exclusivo da TAM. Na verdade, eu faço esse suporte para a Força Aérea Brasileira, atendendo ao avião do Presidente, da mesma forma. Quando solicitado por eles, eu faço esse suporte, e fazia anteriormente para a VASP quando ela operava também. E é uma prática corrente, mundial, que todas as companhias que comprem um avião de um fabricante, seja ele a Airbus, seja ele outro fabricante qualquer, tenham esse apoio junto das instalações, junto à operação delas, para facilitar o contato e para que as coisas possam correr de forma mais célere. Eu gostaria de aproveitar este momento, uma vez que eu sei que não há palavras que possam dizer, não há ações que se possa fazer neste instante...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pediria a V.Sa. que falasse mais próximo ao microfone.

O SR. MARCO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Peço desculpas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É isso, Deputada Solange?
(Pausa.)

O SR. MARCO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu gostaria de aproveitar este momento para me solidarizar com os familiares das vítimas deste acidente e muito sinceramente dar os meus pêsames, uma vez que eu sei que a única coisa que eu posso dizer é contribuir para a verdade dos fatos, uma vez que a dor deles as pessoas já têm, não há nada que...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Vamos então à apresentação inicial do Sr. Marcos Tarcísio Marques dos Santos, Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

Com a palavra o Sr. Marcos Tarcísio.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Muito bom-dia a todos. Exmo. Sr. Presidente desta Comissão, Deputado Marcelo Castro; Exmo. Sr. Deputado Marco Maia, Relator desta Comissão; Exmas. Sras. Deputadas; Exmos. Srs. Deputados, senhoras e senhores que aqui escutam. Agradeço, em princípio, a oportunidade de estar aqui podendo colaborar com os trabalhos desta Comissão, que, com certeza, visa ao engrandecimento do nosso sistema de aviação civil, independente de qualquer curso que estejamos tomando nas nossas atitudes. Faço de imediato aqui a minha colocação com relação aos 2 acidentes que estão, na verdade, trazidos à pauta desta Comissão — tanto o acidente da Gol, no ano passado, como o da TAM, neste ano. Eu me solidarizo também muito com as vítimas, principalmente na função que nós exercemos, na situação que temos como Agência Nacional de Aviação Civil. Um acidente desses, não só pelo que acontece como fato em si, mas pelo que a gente sabe que decorre dentro do coração de cada um dos parentes daqueles que estavam ali dentro... Eu fico muito penalizado por isso, machuca-me muito isso. Na seqüência, faço minha apresentação pessoal, dizendo que eu sou Coronel-Aviador da reserva da Aeronáutica. Ingressei na Aeronáutica em 1975, formado em 78; participei durante a minha carreira de... fui instrutor de vôo na instrução de novos cadetes; depois, na área operacional, trabalhei em chefia de operações de vôo, operações de treinamento e também de manutenção de aeronaves, muito tempo nessa área. Em paralelo, já há 15 anos, inspetor de aviação civil. Na Aeronáutica a gente consegue exercer a função dentro da FAB e consegue também, paralelamente, ser inspetor de aviação civil, como colaborador. Fiz os cursos inerentes à carreira, de aperfeiçoamento, Comando do Estado-Maior. E ao terminar o curso de Política e Estratégia na Escola Superior de Guerra, fui incorporado ao efetivo do antigo DAC. Então aprofundi um pouco mais a minha atuação na área da aviação civil, exercendo funções de chefia na área de certificação de pessoal, licenças e certificados; logo depois a aeronavegabilidade, chefiando também o Setor de Aeronavegabilidade em Engenharia de Manutenção, e



finalmente, um pouco antes da criação da ANAC, era Chefe da Coordenadoria de Vigilância Operacional. Ao passar para a reserva e ter sido criada a ANAC, fui convidado e tomei posse no cargo de Superintendente de Segurança Operacional, função essa que hoje tem sob a sua responsabilidade, a sua competência — em linhas gerais, para não ser muito cansativo —, a proposição de normas e regras, a regulação, dentro do sistema de regulação, a certificação operacional de empresas e de... não só empresas aéreas, como de manutenção aeronáutica, escolas e centros de treinamento, e também a fiscalização que se faz por intermédio de auditorias, vôos de acompanhamento operacional, vôo de avaliação operacional, verificação de proficiência técnica de tripulantes, ou seja, um contato mais estreito com as empresas. Por fim, deixo claro aqui também que estou sob compromisso de verdade. Reconheço, aceito, reafirmo isso, e essa verdade, com certeza, será falada dentro daquilo que eu efetivamente souber, dentro daquilo que efetivamente estiver dentro da minha área de competência, exatamente para que eu não corra o risco, ou que não comprometamos a falta do... o cumprimento desse termo de compromisso. Eu me ponho à disposição de todos os senhores, com muita satisfação. Realmente é uma oportunidade ímpar de estar aqui para que a gente possa contribuir, colaborar e trazer o máximo de esclarecimento, dentro da responsabilidade que a mim é atribuída e principalmente neste momento. Fico muito feliz por estar aqui. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a apresentação inicial dos 2 depoentes, vamos então passar à fase de inquirição, concedendo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

Com a palavra o Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia, Sr. Presidente; bom-dia às Sras. e Srs. Deputados; bom-dia a todos os presentes; bom-dia ao Sr. Mário Antônio de Oliveira Colaço, Gerente Residente do Apoio ao Cliente da Airbus no Brasil, e ao Sr. Marcos Tarcísio Marques dos Santos, que é Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

Primeiro quero fazer um comentário. Estamos fazendo hoje um esforço — esta semana, aliás —, um esforço concentrado na CPI. Nós vamos ouvir várias



peessoas durante esta semana, que é a última semana de oitivas desta CPI, por isso que V.Sas. estão aqui sentados em dupla para esta oitiva. Mas eu vou, Sr. Presidente, também fazer os questionamentos de forma separada. Tenho perguntas tanto para o Sr. Mário Antônio Colaço quanto para o Sr. Marcos Tarcísio Marques dos Santos. Estou fazendo esta breve explanação para que os senhores entendam o porquê de estarem os 2 sentados aqui de forma conjunta nesta CPI. Até pode parecer que não tem relação uma atividade com outra, um depoimento com outro.

Mas, de qualquer forma, agradeço a presença de V.Sas. nesta CPI, que foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada principalmente após o acidente envolvendo um Boeing da Gol, ocorrido no dia 29 de setembro do ano passado. Lamentavelmente, em meio aos nossos trabalhos, uma nova tragédia aérea veio a ocorrer, mais precisamente no dia 17 de julho passado, no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, envolvendo, aí sim, um Airbus, modelo A-320, pertencente à TAM.

Após esse segundo acidente, os trabalhos desta Comissão voltaram-se também para a busca das suas causas e responsabilidades, bem como investigar a sua relação com o objetivo ou com o objeto desta CPI. Por conta disso, quero assegurar a V.Sas. que esta CPI já acumulou um considerável volume de informações, tanto em relação aos 2 acidentes quanto em relação à gestão do sistema aéreo brasileiro. Assim, as vossas presenças aqui justificam-se pelo fato de que seus conhecimentos, tendo em vista os cargos que ocupam, podem nos trazer novas informações que colaborem para com as investigações e para que se possa superar o quanto antes essa crise que atinge o setor aéreo brasileiro.

Assim, vou iniciar dirigindo os meus questionamentos ao Sr. Mário Antônio de Oliveira Colaço, Gerente Residente do Apoio ao Cliente da Airbus no Brasil.

V.Sa. está encarregado pela Airbus de acompanhar as investigações do acidente com a aeronave da TAM aqui no Brasil?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Não. Essa função não me cabe, tendo em conta que, de acordo com o Anexo ICAO de nº 13, ele nomeia as responsabilidades da investigação no país onde o acidente ocorreu, sendo que a Airbus se disponibilizou para colaborar nessa... nessa... no fornecimento de dados e



de informações, usando para isso especialistas que são... que são... que trabalham nessa área e para esse feito. Eu não tenho formação nem me foi pedido que me envolvesse nessa investigação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. A Airbus, logo após o acidente com a aeronave da TAM, apressou-se a emitir nota afirmando que não houve falhas de funcionamento da aeronave, embora nem mesmo o CENIPA, órgão responsável pela investigação, abone esta afirmação. O fato é que o comandante do trágico vôo 3054, após o toque da aeronave no solo, embora tenha tentado pará-la dentro dos limites da pista, a mesma não obedeceu. A causa dessa não-desaceleração é, digamos assim, o grande mistério do momento. Para V.Sa., quais os fatores que podem ter levado a aeronave a não frear dentro dos limites da pista?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Sr. Relator, como eu afirmei no início, as minhas funções são limitadas à assistência da manutenção e da engenharia da TAM. Então, eu não tenho conhecimentos que me permitam emitir qualquer opinião acerca dessa questão que me fez. E, por outro lado, eu não tenho dado absolutamente nenhum, uma vez que eu não faço parte dessa comissão ou desses peritos que estão envolvidos nesse processo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor conhece a lógica de funcionamento do Airbus? Se o cliente lhe perguntar sobre como é que funciona o equipamento Airbus, V.Sa. saberia responder?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu sei responder até um determinado nível de conhecimento. Então, quando começamos a falar da lógica do sistema, como é que os computadores interagem, como é que as funções interagem, eu já não saberia responder.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator...

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - E se o cliente me fizer essa pergunta, eu terei que colocar essa pergunta para a engenharia da Airbus, para ela ser respondida por especialistas que realmente conhecem em profundidade esse... esse sistema.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, eu gostaria de saber definitivamente o que é que o senhor faz na Airbus.



O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Então, como eu mencionei no início...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque, pelo jeito, o senhor pouco sabe em relação a esse assunto.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu... Como eu expliquei no início, a minha função é apoiar a engenharia da TAM e a manutenção na operação, no dia-a-dia, quando solicitado para esse feito. Então, acontece que o conhecimento da manutenção, o conhecimento... o nível de conhecimento em que eu estou é o nível do conhecimento genérico do avião. Ou seja, eu conheço a interação dos vários componentes entre si, mas eu não conheço em profundidade os sistemas, porque esse nível de conhecimento pertence aos especialistas, pertence à engenharia da Airbus, a qual eu contato freqüentemente, quando é necessário e quando meu nível de conhecimento não abrange.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor é engenheiro?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu não sou engenheiro.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor não é engenheiro?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Não sou engenheiro.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Mas o senhor funciona dentro do hangar da TAM.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu estou localizado dentro do hangar da TAM.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então, por favor, o senhor diga do que é que o senhor entende, para nós podermos... porque... A informação que... O senhor foi convocado porque a informação que se tem é que o senhor entende, o senhor é um gerente de apoio ao cliente.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - E é correta essa afirmação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já que já veio um aqui que não entendia, representando a Airbus, ele está aqui...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Porque se tudo for ficar banal, "Ah, no meu nível eu não sei, eu não sei..." Então, do que entende, Dr. Mário Colaço?



O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - O que eu entendo é isso que eu falei anteriormente. Eu sinceramente peço desculpas se não me fiz entender, mas a verdade é que eu suporto a TAM na operação dela. Então isso significa o quê exatamente? Por exemplo, se a TAM tiver dúvidas na interpretação da documentação da Airbus e eu tiver conhecimento para ajudá-los a interpretar, eu faço essa função junto deles. Se a TAM tiver questões profundas sobre o funcionamento de um sistema da aeronave que eu não saberia responder... Como eu disse, a aeronave é uma máquina complexa. Que eu conheça, não há ninguém que domine o conhecimento de uma aeronave por si só. Então, a Airbus tem vários departamentos, várias pessoas que dominam o conhecimento parcelado. Eu sou uma dessas pessoas. Então, o meu conhecimento da aeronave é um conhecimento de despacho operacional. E o meu trabalho com a TAM é precisamente apoiar a TAM nas necessidades que ela tem. Se essas necessidades forem de natureza mais complexa, que não façam parte do meu conhecimento, eu faço documento de ligação com a Airbus. Isso é de fato o eu faço no dia-a-dia. Então, eu não poderia responder, com certeza, qual é a lógica entre o funcionamento das manetes de um computador. Essa resposta a Airbus poderia dar, está disponível para dar, mas não poderia ser eu a dá-la, porque eu não tenho esse conhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou continuar aqui fazendo alguns questionamentos, para ver se V.Sa. pode nos ajudar aqui.

Sabemos que o Airbus possui sistemas informatizados muito sofisticados. V.Sa. mesmo já expressou isto aqui. Também nós já temos a informação de que os pedais de freio da aeronave da TAM foram acionados ao máximo pelos pilotos, e eles produziram vários procedimentos que levaram todos nós a chegarmos à afirmação de que os pilotos tentaram parar a aeronave. Eles fizeram procedimentos que davam conta desta necessidade dos pilotos. V.Sa. não acha que os computadores deveriam ter considerado a decisão do comandante como prevalente na hora do pouso?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu peço desculpas, mas eu não vou poder de novo responder a essa questão, uma vez que eu não conheço os dados da investigação, não estou envolvido na investigação e não conheço em profundidade a lógica desse sistema para poder afirmar isso.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - De fato é uma questão que me ultrapassa. Tecnicamente falando, essa questão é de profundidade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pela ordem. Eu queria pedir a V.Exa....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... claro, com o nosso Relator concordando, para nós suspendermos esse depoimento, porque nós não vamos chegar literalmente a nenhum lugar, porque ele vai até o final dizendo que não sabe, e eu até acredito que ele não saiba nada mesmo. Então nós vamos ficar aqui perguntando, perdendo tempo. Nós poderíamos passar para o Dr. Tarcísio, se o Relator assim o quiser, porque o Relator vai perder muito tempo, porque ele não sabe nada literalmente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, mas eu tenho algumas perguntas aqui que talvez ele possa responder.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tudo bem. É só porque... Continuo aqui a perguntar, por exemplo, se é só a TAM que ele atende no Brasil.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Tal como eu afirmei antes, eu trabalho também com a Força Aérea, com o avião do Presidente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com o avião do Presidente. Então, está aí uma boa pergunta, a gente perguntar sobre o avião do Presidente, porque pelo jeito da TAM ele não sabe nada. Vamos passar para o Presidente, se o Relator assim permitir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu vou continuar aqui. Deixa eu continuar aqui nos meus questionamentos.

A Airbus concede o prazo de até 10 dias para a manutenção dos reversores das turbinas de um Airbus A-320. O objetivo desse prazo, ele é apenas para que as empresas possam deslocar a aeronave para os seus hangares de manutenção, ou é para que eles possam ficar voando normalmente durante esses 10 dias e só no último dia levar para o hangar? Qual é a orientação que a Airbus dá em relação a esse aspecto?



O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Bom, qualquer anomalia no avião, ela é a partida da resolução imediata, ou seja, deve ser resolvida o mais rápido possível. Esse é um critério que todas as companhias usam, que é a resolução o mais rápido possível dessa anomalia. Obviamente que existem níveis diferentes de anomalias, pelo impacto que elas têm na operacionalidade da aeronave. Então, esse documento MEL, ele determina... Há muitos anos atrás esse documento era um documento que permitia livrar a aeronave ou não, consoante o tipo de anomalia que a aeronave tinha. Ou seja, o documento dizia que a aeronave pode voar ou não pode. Então, se a aeronave fosse considerada podendo voar, ela... não havia um limite para a companhia fazer essa reparação, o que significa que eventualmente a companhia poderia reparar o problema no dia a seguir, mas também poderia reparar 1 mês depois. Então, com a pressão das autoridades, os fabricantes, não só a Airbus, mas os fabricantes, foram colocar nesse documento um limite, que procura “obrigar”, de certa maneira, entre aspas. E eu digo “obrigar” entre aspas porque o MEL...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O quê? Obrigado?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - “Obrigado”, entre aspas.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Entre aspas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ah, sim! Parece até que nós não falamos a mesma língua.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor está no Brasil há quanto tempo?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Eu estou há 5 anos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Conseguiu manter bem o sotaque português.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - O MEL é um documento que a Airbus produz e que é recomendado para as companhias seguirem, mas ele não é imposto às companhias. Essa imposição é feita pela autoridade, aprovando esse documento. A autoridade do país onde a empresa voa, ela, sim, impõe à companhia o cumprimento desse documento. Então, esses prazos são colocados precisamente para que a empresa seja obrigada a cumprir a recuperação desse equipamento dentro desse prazo. As considerações que levam a atribuir idéias, 8, 3 dias, essas



considerações são em nível bem de engenharia, é a engenharia que as determina, e conclui com as autoridades francesas, no caso, porque esse prazo e não aquele. Esse é um dos exemplos que mostram a diferença entre o meu conhecimento; eu, com esse documento, sei aplicar o instrumento no dia-a-dia, mas eu não sei as razões que levaram a engenharia e autoridades a dizer que são 10 e não são 8. Essa é a diferença entre o meu conhecimento e o conhecimento mais profundo que advém de quem estuda essa situação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o prazo, então, é de até 10 dias para manutenção dos reversores das turbinas?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - *(Inaudível.)* Não. No caso do reversor...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. poderia falar no microfone.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - No caso do reversor, na maioria do reversor, que dá origem ao despacho do reversor inoperante, ela é classificada de categoria C e tem um prazo até 10 dias a contar da meia-noite do dia em que ela teve origem, independentemente da hora, ou seja, se ela teve origem às 3h da tarde, ela conta, a partir da meia noite, 10 dias subseqüentes, até essa data, inclusive a autoridade controla essa ação da empresa, limitando a empresa, para que nesse dia ela tenha de ter, impreterivelmente, o problema resolvido. Se não tiver, a empresa tem o direito de pedir à ANAC uma extensão desse prazo, que a ANAC considera ou não atribuir em função de várias análises que eventualmente possa fazer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* É comum as operadoras de aviões A-320, pelo mundo, voarem com os reversos travados ou pinados?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Como é óbvio, eu não tenho conhecimento genérico para afirmar isso peremptoriamente, mas eu sei que é um procedimento que estava escrito no MEL, que é utilizado de forma genérica por todas as empresas no mundo que operam o 320. E ele, obviamente, também, pode ser limitado. Se o operador entender que quer limitar essa operação e não quer voar com o MEL pinado, ele está no seu direito. No entanto, esse documento da Airbus ele é feito de forma a dizer ao operador: *“Se você quer voar com o equipamento*



pinado, você pode voar porque é seguro". Essa é a função desse documento, é seguro. E isso é corroborado por todas as entidades aeronáuticas que aceitam o avião no país. Ou seja, a Airbus quando fez esse documento, ela estudou, fez um processo de engenharia e concluiu, tirou essa conclusão, e colocou à autoridade, neste caso, francesa, o documento, que é autorizado para o voo. Então a autoridade juntou mais especialistas no assunto para discutir o detalhe técnico desse estudo. E, aí, depois de concluído esse documento, quando ele é entregue à empresa aérea que opera o avião, a própria autoridade desse país, no caso brasileiro, a ANAC, ela analisa esse documento e aprova ou não aprova esse documento, podendo impor restrições, podendo dizer: *"Olha nós não queremos que vocês operem assim, nós queremos..."* Então, é um documento que é do conhecimento geral.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sobre essa segurança, se o Relator me permite.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já deveria haver pelo menos uma grande desconfiança, porque, pelo que a gente tem conhecimento, pelo menos, esse é o quarto acidente que ocorre com aviões A-320, da Airbus, exatamente porque estão voando com o reverso pinado — um nas Filipinas, um em Taiwan, outro acho que em Cleveland, nos Estados Unidos, e esse aqui da TAM, em Congonhas, recentemente.

Então, se a Airbus continua insistindo em dizer que é seguro voar um avião com o reverso pinado, eu acho que a realidade está demonstrando exatamente o contrário, porque com 4 grandes acidentes no mundo com um avião desse aí, porque o reverso está pinado, eu acho que já estava na hora de dizer que não é seguro voar com reverso pinado. Se bem que eu estou falando aqui como leigo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando aqui, depois dessa reflexão feita pelo Presidente, para os pilotos, os procedimentos operacionais de um Airbus A-320, que esteja com reversos inoperantes são exatamente iguais ao de uma aeronave operando com plenas condições? Essa é a orientação dada pela Airbus?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - O procedimento... Eu não gostaria de me pronunciar também sobre essa questão operacional porque, não é, de fato, a minha área, e eu não tenho conhecimento específico para afirmar que um



procedimento é igual ao outro. O que eu claramente posso dizer é que o MEL, que é o documento que é usado para fazer o despacho da aeronave nessa condição é bem claro no procedimento a seguir, no procedimento que deve ser seguido quando a aeronave se encontra nessa situação. É o que eu de fato posso dizer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* Mas, insistindo nisso, a TAM não pergunta a V.Sa. sobre como é que são esses procedimentos? Não é V.Sa. que repassa essas informações à TAM, que trata sobre esses assuntos com a companhia aérea, essas orientações de procedimentos da aeronave?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Na verdade, a TAM é uma empresa que é certificada, ela é qualificada para fazer as funções e operar a aeronave, é certificada pela autoridade brasileira, então, ela tem o direito, através dessa certificação, de operar a aeronave de acordo com os manuais aprovados pela autoridade. E esses manuais são inicialmente criados pelo fabricante, aprovados pela autoridade. Então, nesses manuais constam todos os detalhes da operação, todos os detalhes de desativação no caso concreto dos reversos. Então, não é uma situação excepcional que possa fazer a TAM vir a me questionar acerca de eu posso ou não fazer isso. Está escrito no manual, claramente, que esse procedimento pode ser feito, então, não será obrigatório para a TAM consultar-me. Eles poderão consultar-me se tiverem dúvidas na aplicação desse procedimento. Eles poderão consultar-me, poderão... Eu diria que eles podem me consultar quando entenderem, porque essa é minha função lá, mas, em condições normais, eles só me consultam se aquilo que eles têm a cumprir, se aquilo que se está a terminar não é claro. Se não é claro, eu procuro esclarecer dentro do meu nível de conhecimento. Se eu não souber esclarecer, eu me recorro da estrutura da Airbus, do *designed office*, da engenharia, das operações de vôo, no sentido de fornecer a informação de que eles precisam.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* Após o acidente em Taiwan, em 2004, a Airbus criou um dispositivo de alerta que acende uma luz vermelha e faz soar um apito intermitente sempre que o piloto erra a posição correta da manete. A TAM já solicitou à Airbus a instalação desse dispositivo em alguma de suas aeronaves?



O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Eu sei que neste momento a TAM está a pensar aplicar esse serviço aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas ela já solicitou ou...

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Já solicitou informações, já solicitou que o processo se inicie para instalação desse serviço.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acompanha os procedimentos de manutenção da TAM?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Como eu falei no início, eu me encontro fisicamente dentro das instalações da TAM. Obviamente, que eu não acompanho a operação da TAM em detalhe, porque eu nem sequer tenho essa autoridade. Eu não pertenço à TAM; então, eu sou alguém que está ali presente para auxiliar quando necessário, obviamente que eu tenho reuniões com a TAM, eu diariamente me sento com as pessoas da manutenção, quando é discutida a operação. Então, eu sei o que se passa de forma genérica, mas eu não conheço ao pormenor nem ao detalhe as informações que são geradas dentro do processo da TAM, porque, na verdade, como eu disse, é uma empresa certificada, e ela tem autoridade e autonomia total para operar esses aviões, sem que eu tenha conhecimento, sem que eu seja solicitado a intervir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM cumpre rigidamente todos os procedimentos de segurança em relação à manutenção de suas aeronaves Airbus?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Dentro das minhas limitações de conhecimento, daquilo que eu conheço, eu posso afirmar que sim, ela usa os manuais que são recomendados pela Airbus, que são aprovados pela ANAC e são atualizados permanentemente, de acordo com as resoluções que o fabricante manda. A TAM usa isso, cumpre rigorosamente as instruções que são dadas lá, tanto quanto me é dado a conhecer, porque, obviamente, como eu afirmei, não conheço toda a operação, não conheço todas as situações; então, não poderei falar por ela.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se V.Sa. tivesse que dar uma nota de 1 a 10 para a manutenção da TAM, qual a nota que V.Sa. daria?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO OLIVEIRA COLAÇO - Olha, é muito difícil dizer isso por uma razão, porque eu acredito que, por melhor que seja a organização, por



melhor que sejam as instituições, há sempre um lugar para melhorar. Então, eu diria, eu vou dar 10 porque estou convencido de que a manutenção da TAM é uma boa manutenção, que segue os procedimentos, mas eu sei que pode melhorar; não há nenhuma organização que não possa. Então, a minha resposta seria essa. Dificilmente, eu poderia dizer: olha, eu dou 10. Por quê? Porque existe sempre um espaço que se pode melhorar, seja em que instituição for, e a TAM, com certeza, ou qualquer outra empresa, pode melhorar. O que eu sei, do meu conhecimento com outras empresas e da minha experiência profissional, é que o que a TAM faz é o que as empresas fazem mundialmente. Elas usam os manuais do fabricante, elas o consultam e consultam o fabricante quando têm dúvidas, e isso faz parte...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Desculpem-me, peço desculpas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem sabe se V.Sa. pegar o outro microfone, aquele lá, do qual talvez V.Sa. fale mais perto. Isso!

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu dizia que... Perguntado pelo Sr. Relator, eu dizia que a TAM, no meu conhecimento, é uma empresa... Perguntou-me S.Exa. se, de 1 a 10, que nota eu daria. Eu disse que não daria 10, apesar de saber que a TAM tem uma boa manutenção, porque existe sempre um espaço para melhorar, e acredito que a TAM sabe disso também. Agora, o que eu sei é que, de acordo com as melhores práticas internacionais, e o que se pratica em outras empresas, nas quais eu já estive, as quais eu já visitei ou nas quais já trabalhei, a TAM segue o mesmo nível de práticas, segue o mesmo nível de organização de manuais, que são permanentemente atualizados, e tem as pessoas qualificadas e certificadas para a função que elas têm de fazer. Então, essa seria a minha resposta. Eu acho que a manutenção da TAM é uma manutenção boa, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Vice-Presidente da Airbus, que esteve aqui nesta CPI, afirmou e, depois, reproduziu isso numa nota, que não houve falha nos equipamentos do Airbus, quando do acidente do dia 17 de julho e que deveriam ser outros os fatores que levaram àquele acidente. V.Sa. corrobora desta opinião e também acha que a principal causa do acidente foi uma falha humana?



O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu, honestamente, gostaria de dizer, como eu já falei anteriormente, que eu não tenho uma posição formada sobre isso, e não quero ter. Esta é a minha posição até pessoal: eu não quero ter, porque eu acho que quem tem de produzir uma informação são os órgãos competentes para isso, e esses órgãos estão em funcionamento...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas a Airbus falou sobre isso, falou sobre isso, disse que não tem, não foi falha...

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Sim, mas, o meu colega...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando V.Sa. vai se relacionar com os seus clientes, o que diz lá? Diz: "Olhem, fiquem tranquilos porque o avião é perfeito, não tem falhas, ele não erra, o acidente, aquele, foi uma situação de falha humana"? Qual é o procedimento que V.Sa. adota?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - No meu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Aeronáutica lhe perguntou alguma coisa sobre o Airbus do Presidente...

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Não, a Aeronáutica não...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... pediu para fazer alguma recomendação em relação a esses procedimentos, com o avião do Presidente? Porque o Comandante Juniti Saito esteve aqui e disse: "*Olha, o avião do Presidente não viaja com o reverso pinado. É uma regra que nós utilizamos, por questões de segurança*". Essa é uma orientação também dada pelas Airbus? Estou lhe fazendo esses questionamentos, Dr. Colaço, porque V.Sa. é o cidadão que acompanha a manutenção da TAM; V.Sa. é o cidadão que orienta sobre os procedimentos com o Airbus; V.Sa. é que passa tranquilidade para os clientes em relação à aeronave. E quando V.Sa. vem aqui e diz: "*Isso eu não posso falar*", "*Isso eu não sei*", "*O meu conhecimento não é o mais adequado...*" Bom, o que V.Sa. tem dito para os clientes em relação a esse acidente, por exemplo?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Bom, a minha posição pessoal, como técnico e como profissional da área, é dizer aos clientes que eles tem de esperar de fato pela conclusão do inquérito, porque qualquer coisa que eu possa falar desse acidente é pura especulação. Eu não conheço os dados da investigação,



o meu colega Yannick Malinge é o responsável, na Airbus, por essa área. Então, é natural que ele possa, com propriedade, falar dessas questões, porque ele tem informações que eu desconheço todas, por razões que têm a ver com as minhas funções. Eu não estou envolvido, então, se eu for questionado dentro da companhia, o que eu posso responder à empresa e o que eu respondo à empresa é que o procedimento que está no manual é o que a Airbus considera seguro para operar a aeronave. A Sr. Saito falou no caso concreto do avião do Presidente. Esse é um exemplo em que o operador, por decisão própria, pode restringir o que ele quiser. Então, eu tenho conhecimento de que não é só na questão do *thrust reverse* que a Força Aérea tem uma posição mais restritiva. Ela tem em relação a outros componentes do avião. Há componentes que, de acordo com o manual, são de utilização... podem ser... o avião pode voar, em condições de segurança, sem esses equipamentos e, por princípios de operação, mas por uma questão de que está a voar com o Presidente de uma nação, eles adotam uma posição restritiva. Eles estão no direito deles, qualquer companhia está no direito dela. No entanto, isso não significa, a partir ou implicitamente, que, pelo fato de não se adotar essa posição, não há segurança na outra posição.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Digamos que eu quisesse comprar um avião da Airbus e eu perguntasse agora para V.Sa.: “mas, vem cá, não tem problema de o avião cair ou sofrer um outro acidente, se o reverso estiver pinado, já que aconteceu 4 vezes?” O que V.Sa. responderia?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - O que eu diria é que, de acordo com a documentação, de acordo com os manuais que foram produzidos por quem sabe do sistema, não tem problema voar com o reverso pinado. Eu não conheço os outros acidentes... eu conheço, eu sei que os outros acidentes aconteceram e sei que esses aviões tinham o reverso pinado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo se aterrissarem numa pista molhada, com as restrições que existem no Aeroporto de Congonhas?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Aí, eu vou responder da forma como respondi antes: eu não posso comentar isso, porque eu não sou especialista nem de pista, nem de *performance*, nem nesse sistema em particular, então, eu não saberia analisar qual é o impacto que essas condições terão na



operação do avião. A Airbus, com certeza, trará alguém que possa responder claramente a essa questão, se for relevante para ser colocada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* Muito obrigado, Sr. Mário Antônio de Oliveira Colaço. Eu passo imediatamente a dirigir os meus questionamentos e perguntas ao Sr. Marcos Tarcísio, Superintendente de Segurança Operacional da ANAC.

A quem, na ANAC, V.Sa. é subordinado, Sr. Marcos?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu sou diretamente subordinado à diretoria, ao colegiado e, recentemente, se não me falha a memória, à questão de 2 meses, foi designada a setorização — eu chamo de setorização, não é? — da diretoria. Então, a diretoria funcionava de maneira colegiada, não havia pasta específica para cada um dos diretores, e à questão de, acredito, em torno de 2 meses, foram distribuídas as pastas da Superintendência pelos diretores. No caso, a partir dessa data, eu fiquei... eu estava vinculado ao Diretor Velozo, que recentemente renunciou ao cargo. Hoje, eu me reporto diretamente ao Diretor-Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* Segundo o Regimento Interno da ANAC, compete à Superintendência de Segurança Operacional “*submeter à diretoria padrões mínimos de segurança, desempenho e eficiência do transporte aéreo a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos*”. De que forma acontece um processo de implantação de novos padrões de segurança, desde a discussão até a comunicação para as empresas aéreas?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Esse processo, esse procedimento, ele ainda não está de todo especificado, detalhado, mas ele existe na própria razão de ser da ANAC, que é a sua lei de criação, decretos e demais regramentos básicos. Nem um tipo de regramento pode ser posto em prática, sem que haja o aval da diretoria colegiada. Ele nasce... Uma mudança de regramento tem de ter uma motivação, tem de acontecer alguma coisa que surja como necessária a sua modificação ou implementação ou a criação dele. Isso é trabalhado na esfera inicial dele com proposições, discussões, reuniões, às vezes, no seu início, até informais; a partir daí, a gente passa para o procedimento formal, mediante notas técnicas, memorandos de encaminhamento, efetivamente um



protocolo de andamento desse procedimento. São feitas discussões nos níveis mais altos, quais as interferências que isso cria em demais setores, e ficaria muito complicado a gente, exclusivamente, dar o tratamento operacional para uma norma que fosse interferir, por exemplo, no segmento dos serviços aéreos, de concessões, ou no segmento de infra-estrutura. Então, conforme vai subindo o nível de discussão sobre a proposição, nós vamos avaliando quais são as implicações e chagando a um consenso, a um acordo, de como implementar aquela proposição, da maneira em que haja o menor impacto possível. Inclusive, chega-se ao nível de trazer à consulta pública. Quando zera o impacto econômico do mercado, a consulta pública é obrigatoriamente aberta. Entretanto, a partir de uma decisão do colegiado, o colegiado, ao avaliar... Quando chega no nível de colegiado, o colegiado avalia, coloca em consulta pública. A partir daí, faz-se o retrabalho da proposição, e, então, se transforma numa norma, mediante um ato formal, aprovado e publicado da diretoria colegiada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. A diretoria colegiada da ANAC ou algum de seus diretores, em particular, negou ou dificultou a adoção de alguma determinação de segurança proposta por sua Superintendência?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Que eu me lembre, não. Muito pelo contrário, o relacionamento com a diretoria colegiada, em termos de segurança operacional, sempre foi muito bom, muito salutar, produtivo, sempre percebi muita receptividade por parte de todos eles e uma discussão muito franca e muito aberta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia nos informar se a sua Superintendência emitiu algum documento notificando oficialmente as operadoras sobre os procedimentos especiais a serem adotados para pousar em Congonhas em caso de pista molhada?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Especificamente sobre o caso de pista molhada em Congonhas, acredito que mereça um fracionamento dessa questão. Nós tivemos, recentemente, uma necessidade de obras na pista de Congonhas. E, nesse período pré-obras, a pista apresentava uma característica... Por favor, perdoe-me, eu não sou especialista em pistas, eu não sou da área de infra-estrutura aeronáutica. Eu estou transmitindo aqui conhecimentos



que eu tenho e por isso eu faço esse parêntese. Então, nesse período pré-obras, foram identificadas algumas características que não estavam dentro daquela normalidade esperada. Mas, embora não estivessem, jamais teriam se apresentado abaixo de qualquer mínimo requerido. E, com isso, foram desenvolvidos alguns trabalhos, algumas discussões em nível técnico, ainda no seu primeiro escalão, sobre o que se poderia fazer para que se recobrasse uma normalidade ou até mesmo criar procedimentos especiais. O que ficou de concreto, pelo que eu lembro, o que realmente foi efetivado foram algumas orientações na área de infra-estrutura aeronáutica: monitoramento, retexturização, se não me falha a memória. Na área de segurança operacional, em nada os parâmetros de *performance* foram afetados. Então, não havia, não surgiu a necessidade de que se modificasse características ou procedimentos operacionais para aquela situação de pista. E isso foi trabalhado durante todo o ano de 2006. Na verdade, aquele incidente que foi considerado o acidente com a BRA, com aquele 737-400, ele fomentou até uma aceleração dessas discussões, mas, até o próprio relatório da investigação do acidente, não recomendou nada que fosse diferente daquilo que obrigatoriamente há de se praticar. Isso na área de segurança operacional. Na área de infra-estrutura, realmente houve uma orientação específica. Não sei exatamente o teor dela, não seria capaz de detalhá-la, mas realmente houve. Agora, da área de segurança operacional não foi emitido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. conhece a Instrução Normativa RBHA-121, Seção 189, que trata das operações em aeroportos com pista molhada? Ela estava em vigor no dia do acidente com o avião da TAM?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Se o senhor me permite dizer, eu conheço o texto, mas não a reconheço como norma ou qualquer regramento ou até mesmo como instrução normativa. Ela não... Pelo que eu sei desse texto, ela não foi submetida a qualquer passo do rito de aprovação. Teria... É um caminho bem longo a cumprir para que ela fosse implementada, exatamente pela quantidade de impactos que, dentro de uma concepção restritiva ou proibitiva, ela traria. Essa é a grande questão. Mas conheço o texto...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Sr. Schittini, gerente da sua área, esteve aqui na semana passada e afirmou de forma peremptória que aquela norma



estava em validade, na sua avaliação e na sua interpretação, inclusive porque ela havia recebido contribuições das companhias aéreas, foi fruto de uma reunião realizada com todos e foi para o *site* da ANAC, inclusive como uma norma válida. Essa norma, inclusive, foi utilizada no processo judicial para garantir a liberação do Aeroporto de Congonhas. Mesmo com essa posição do seu gerente, com o fato de ela ter ido para o *site*, com o fato de ela ter sido utilizada num processo judicial, em São Paulo, V.Sa. afirma que ela não tinha validade?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se ela não tinha validade, o que é que ela fazia no *site* da ANAC por longo... pelo menos por 6 meses?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Bom, como já falei, essa norma ou pelo menos essa proposta de norma não...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ela já chegou a sua mão essa norma de forma oficial...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu tenho conhecimento...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... no trâmite da ANAC, no trâmite regimental da ANAC?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu tenho conhecimento que um documento com teor similar — não posso afirmar que seja tudo igual porque, às minhas mãos, efetivamente não chegou, mas foi prosseguido em seu protocolo, no dia 29 de junho deste ano, do mês passado. Então, ela está sendo tramitada ainda em nível de gerência-geral para que chegue a mim. Eu sei que... Já sei extra-oficialmente que ela tem algumas alterações em razão do texto que tem sido trazido aqui à pauta, mas não prosseguiu ainda em sua análise nas instâncias em que ela merece análises posteriores. Eu voltarei à resposta inicial. Esse escrito não sofreu as críticas que devem ser feitas nos escalões superiores. Eu respeito muito a intenção de quem escreveu, obviamente. Sei que a intenção de todos que estão lá dentro da ANAC é a segurança operacional, a segurança de vôo, a garantia dessa segurança. Entretanto, como falei, as críticas dos escalões superiores são essencialíssimas. Não se pode, em razão de uma mera idéia de segurança, atribuir impactos outros ou até mesmo a impraticabilidade de determinadas coisas, muito menos a gente permitir que algo circule como norma



vigente, tendo em seu texto um grau de palavras dúbias, de expressões dúbias. Acho que eu não estarei sendo muito... trazendo muita novidade da razão em que vários conflitos e interpretações existem, e o escalões superiores estariam ali justamente para que fossem dirimidas essas dúvidas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por favor, como é que V.Sa. justificaria uma norma dessa passar durante 6 longos meses no *site* da ANAC, e nenhum diretor tomar nenhum conhecimento e nenhuma providência, sabendo que aquela norma não valia e ninguém dizer: "*Rapaz, tira essa norma do site porque isso aí não vale, isso é uma porcaria, não foi analisada ainda*"? Quer dizer, parece-me que é um caos total, porque eu... Sinceramente, se eu for presidente de um órgão e houver uma norma no *site* desse órgão de que eu sou presidente e, 2 dias depois, eu não souber que essa norma foi publicada, eu devo logo, imediatamente, ou pedir demissão ou demitir todo mundo que está abaixo de mim e que deixou que aquilo fosse para o ar, fosse para o *site*, sem eu tomar providência. Desculpe aí a minha impaciência, que não é habitual, mas há coisas que são inexplicáveis. Uma norma da ANAC passar 6 meses no *site* dela sem validade!? Está dito pelos diretores todos que aqui vieram: "*Não tem validade*". É o que a diretoria está dizendo. E não apareceu um diretor, um chefe ou uma pessoa para dizer: "*Não tem validade, tira essa porcaria do ar, que isso aí não vale*". É inconcebível que o País esteja sendo administrado num nível de irresponsabilidade desse! Essa é a minha observação mais como cidadão indignado do que como Parlamentar aqui, Presidente da CPI.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Presidente, com relação a essa sua colocação, se nós procurarmos no *site* da ANAC... Por favor, não faço nenhuma defesa, estou tentando trazer esclarecimentos. Aliás, a minha função até me complica um pouco se a linha for a defesa. Na verdade, são esclarecimentos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não tente defender o indefensável.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É. E não sou formado em Direito, não tenho essa vocação profissional. Agora, quando a gente procura alguma legislação em vigor da ANAC no *site* da ANAC, existe um *link* próprio para isso, e eu posso quase que assegurar 100%: todas estão ali



estampadas... todas têm estampados os devidos atos de aprovação — todas elas. Obviamente que equívocos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. pediu em algum momento autorização para colocar esta instrução normativa no *site*?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, senhor. E muito pelo contrário...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há algum procedimento seu...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, meu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...algum despacho seu em relação a essa instrução normativa?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Nego isso veementemente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ela passou, então, direto do Schittini, da gerência para a Diretora Denise Abreu?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sr. Relator, eu desconheço, inclusive, qual foi o processo. Hoje, o que eu tenho a dizer é que há um procedimento aberto, um procedimento administrativo aberto, instaurado na Agência, justamente voltado à apuração de fatos, das circunstâncias correlatas a esse fato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor já chamou o gerente Schittini para conversar sobre o assunto?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Já conversamos. Nós conversamos sobre essa idéia dele logo no começo, quando estava ainda em 2006, e eu já tinha falado que naquela...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor já cobrou ele, por que ele passou direto para a diretora, sem passar pela Gerência-Geral .

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu não sei se ele passou direto, Excelência. Não sei se ele passou direto. Eu, inclusive, pediria a sua permissão para que aguardasse o procedimento interno, que está aberto, foi aberto pela diretoria.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que tem *e-mails* que nós recebemos que dão conta do trâmite que fez o processo dentro da ANAC.



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu realmente desconheço se ele passou direto a algum diretor ou a alguma outra pessoa. Como esse texto foi parar na Internet, eu realmente desconheço. E, volta a dizer: tem um procedimento interno aberto, inclusive já fiz o meu depoimento nesse procedimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Certo? É uma coisa que, se o senhor me permite, eu faria a opção de não responder, até que saísse o resultado da apuração interna.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. foi consultado quanto à elaboração daquela instrução, ou não?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não. Consultado, não. Eu tomei conhecimento de que havia, estava sendo feita uma, tinha uma intenção de que se criasse um documento naquele padrão, naquele nível. E eu fui contra exatamente na razão de que ele não poderia ser dúbio, ele não poderia ser conflitante, ele não poderia alterar regras internacionalmente aceitas na certificação tanto de produtos, como certificações operacionais, e, se isso fosse necessário, haveria necessariamente um processo muito mais complexo. E como eu volto a dizer: a questão estava vinculada muito à pré-obra de Congonhas. A pré-obra de Congonhas, tanto que na infra-estrutura aeronáutica, de imediato, saiu — digo de imediato assim, dentro da possibilidade, não é? — saiu um procedimento específico. Aquele tipo de procedimento iria requerer um tempo muito maior de pesquisa, muito maior de estudos; não simplesmente pegar, escrever e mandar cumprir. Seria quase que irresponsável.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas deixa eu lhe fazer uma pergunta de caráter pessoal, e reafirmando o que o Presidente falou sobre esta IS: o senhor não acha que está muito morosa a investigação sobre os procedimentos adotados em relação a esta IS, pela complexidade do tema e do assunto? Já caíram 3 diretores da ANAC em função desta IS e deste documento. Há uma investigação feita por esta CPI em relação aos procedimentos que foram adotados nesta IS. Ou seja, tem, eu diria, um conjunto de situações criadas e constituídas em torno desta instrução normativa que dão conta de um erro que foi cometido pela ANAC. O senhor não acha que está muito moroso esse processo de investigação para saber de quem é,



de fato, a responsabilidade por essa instrução? Primeiro, por ela não ter validade e, segundo, pelos procedimentos que foram adotados na ANAC para análise dessa IS. Acho que isso nos causa uma certa apreensão, nos causa espécie o fato de haver uma morosidade tão grande para se tomar, para se ter uma posição oficial por parte da ANAC do que de fato aconteceu para que fosse elaborada uma IS com as características desta IS e para que ela não tenha tido um procedimento normal ou um procedimento adequado para sua aprovação dentro da própria Agência, mesmo ela sendo utilizada pelos diretores para subsidiar processos judiciais. Eu fico, em alguma medida, perplexo com esta demora. Vem aqui um diretor, um gerente e diz que a IS tinha validade, e afirma que, para pousar no Aeroporto de Congonhas com chuva tinha, que estar com o reverso ao máximo e que eles tinham dado aquela orientação, discutido com as empresas aéreas, comprovada pela ata da reunião que foi realizada lá no dia 13 de dezembro do ano passado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, permite-me acrescentar só um ponto?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ao mesmo tempo — só para concluir meu raciocínio, nobre Deputado —, ao mesmo tempo, a diretora vem aqui, a Diretora Denise Abreu veio aqui, questionou o conteúdo da IS, dizendo que havia contradição na elaboração da própria IS, mas, ao mesmo tempo, afirmando, isso não tem como não provar, que ela foi utilizada num processo judicial. Tem uma certa morosidade? Eu, se fosse o superintendente... V.Sa. é um chefe de alto escalão dentro da ANAC, acima de V.Sa. só estão os diretores. Não teria que já ter sido tomado algum tipo de procedimento administrativo na ANAC mais duro, mais contundente em relação a essa situação? A impressão que nos dá é de que tem alguma coisa...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Permite-me acrescentar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... por trás que está segurando esse procedimento na ANAC em relação a esse tema. Pois não, Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para acrescentar ao que V.Exa. falou que o Presidente falou. A impressão que nós temos é que tanto o diretor de segurança e agora o superintendente não estão interessados em segurança. A impressão que dá é essa. O Presidente da TAM quando esteve aqui, perguntado por



mim, usou essa IS para se justificar. E ele usou o Item 5 dessa IS para se justificar. Então, se as empresas aéreas sabiam, se foi usado pela diretora para que a juíza liberasse a pista e o superintendente de operação, como diretor de operação, não sabia de nada, não ouviu dizer e nenhuma medida foi tomada. É isso, Sr. Relator, que eu queria acrescentar. Quer dizer, parece que a ANAC, se fechasse hoje, realmente não ia fazer diferença nenhuma, porque os setores de segurança não estão interessados em segurança. É a impressão que está passando, tanto pelo diretor que caiu, como pelo superintendente que está falando aqui agora.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Tarcísio, V.Sa. está com a palavra.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, senhor, obrigado. O procedimento apuratório, pelo que eu lembro, foi aberto há menos de mês, por questão, talvez, de 15 a 20 dias.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Se eu não me engano, está no entorno de 20 dias, não posso precisar esse período. Foram feitas várias oitivas, se não me engano, 4, 5 oitivas. Eu mesmo prestei meu depoimento na semana passada. Então, a questão de apurar por que essa IS ou esse texto foi para a Internet está em andamento. Eu não conseguiria, não sou...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre quebra de hierarquia. Não era o caso de demitir a pessoa que quebrou a hierarquia, num caso tão sério como esse?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu acredito que o procedimento vá dar um bom indicador sobre isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se me permite, nobre Relator, não 8 meses depois, mas no segundo dia. Eu acredito que V.Exa., se fosse um chefe de uma agência, de algum órgão, e um subalterno seu, um subordinado seu, botar uma coisa, uma norma que não está valendo, sem sua autorização, no outro dia ele vai para o sal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já caíram 3 diretores da ANAC e internamente não teve nada sobre a tal da IS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, Sr. Relator, isso aqui é o processo, e a Gol, eu acabei de ler aqui, a Gol também usou isso aí. A empresa Gol usou essa IS para se defender e dizer que a pista era segura. A



empresa Gol L usou tanto quanto a ANAC. Só para o senhor saber, Sr. Relator. Se o senhor quiser eu tenho condições...A empresa Gol também tentou entrar como litisconsórcio para poder não fechar o Aeroporto de Congonhas, o juiz não aceitou a entrada nem da Gol nem da TAM, mas a Gol, na sua defesa, ao entrar pedindo que não fosse fechado o Aeroporto, a Gol usou — o documento está aqui — a Gol usou oficialmente esse documento para enganar a desembargadora. Tanto a Gol, como a TAM, como a ANAC. Todos. Uma trapalhada geral. Eu acho que se o Brasil fosse um país sério essa diretoria toda já deveria ter caído há muito tempo, Sr. Relator. E eu tenho muita fé e muita esperança no seu relatório para indiciar todo esse povo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Tarcísio, por favor.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Há de se lembrar que a distribuição para as empresas foi feita de maneira informal, não foi de maneira formal e, obviamente, sem qualquer tipo de crítica dos escalões superiores efetivamente responsáveis.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Qual a diferença entre maneira formal para informal? Porque o documento...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Está piorando. O Governo não existe informalidade. Governo é Governo, autoridade pública é autoridade pública. Não existe informal.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O procedimento interno nosso está justamente buscando...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Para a desembargadora era formal, para as empresas é informal. Isso já está claro. Acho que a gente pode até pular de ponto. Está na cara que houve a tentativa de burla, está na cara. Eu acho até que a gente pode até, Sr. Relator, salvo melhor juízo...Senão, a gente vai ficar aqui até sendo deselegante com o senhor.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, por favor.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu acho que está claríssimo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor esteve com a juíza?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Estive com ela, sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, pronto.



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Mas o senhor me permitiria complementar? Jamais eu toquei no texto do que se chama aqui de IS. Toda a fala que eu tive...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. sabia que o texto estava no processo?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não sabia. Não sabia. Aliás, eu não sabia, como não concordaria que fosse anexado aquilo, sob hipótese alguma.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Como é que foi parar na mão da juíza? Quem levou?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não posso dizer.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Foi a ANAC. A ANAC era a parte.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Infelizmente, sim. Mas não foi... Infelizmente, eu não posso dizer.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O papel foi entregue à juíza por quem?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor não pode dizer porque o senhor não sabe ou porque o senhor não quer dizer?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, eu não sei dizer.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quem entregou à juíza?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não sei dizer.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Foi a ANAC, senhor.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, a ANAC, talvez até tenha sido, agora...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor não foi?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu não fui.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então, 2 ou 3 pessoas que com o senhor trabalham.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Relator, talvez fosse interessante, o Sr. Marcos Tarcísio começou a falar sobre a reunião com a juíza.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A informação que eu tive, Deputado...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ele não teria falado. Talvez fosse interessante ele prosseguir e nos dar mais informações sobre essa reunião.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É onde eu vou entrar, quando for a minha vez. Mas, se quiser, não tem problema nenhum. Eu fiz questão de perguntar se ele foi porque eu já sabia que ele tinha ido. Eu já sabia que ele tinha ido com a juíza. Agora, eu não sabia que ele não sabia de nada. Eu achava que ele já sabia de tudo, que ele viria aqui para esclarecer, e não fazer o papel que fez aqui o Dr. Velozo, que fez aqui um papel de bobo. Mentiu e não sabia de nada. Então, eu acho que o senhor pode contribuir com a nossa CPI aqui. Sim, e dizer como foi, porque é impossível, coronel, que o senhor não saiba que a Dra. Denise levou esse documento junto com o senhor. O senhor foi para lá para quê? De segurança da Dra. Denise? Não. O senhor foi para lá como Superintendente, apesar de eu saber que ela tinha um séquito ao lado dela. Mas o senhor foi para lá como Superintendente de Segurança, e essa norma é de Segurança.

Então, o senhor tem o dever de saber dessa norma. Se o senhor não sabe, eu acho que só lhe resta um caminho, coronel: é pedir o boné também e ir embora. Porque, como o senhor vai para uma reunião dessas com uma desembargadora, para um assunto tão importante, a sua Diretora, a Dra. Denise, leva a norma e o senhor não sabe? O senhor não ficou na ante-sala, porque eu sei que o senhor entrou, sentou na frente da juíza.

Então, por favor. Eu gostaria, por favor, pelo Brasil, que o senhor fizesse isso, pelas Forças Armadas, que o senhor dissesse para nós o que realmente aconteceu, porque é só neste Brasil que se mente para um juiz, se mente para a Justiça, se mente para o Brasil.

Acontece um acidente desses — Sr. Relator, me desculpe o desabafo — e nada acontece. Nada acontece. O Presidente da ANAC continua Presidente da ANAC. É um bobalhão, na minha opinião.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E disse que a crise acabou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E disse que a crise acabou! E este Brasil continua o mesmo. Daí, vem aqui o Superintendente de Segurança...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É um bom momento para acabar com a Agência Reguladora, inclusive, com essa história de Agência Reguladora independente. É um bom momento para se fazer esse debate.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O seu cargo é de Superintendente de Segurança. Desculpe o desabafo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O Poder Executivo é quem responde por isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Vamos devolver a palavra ao Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor gostaria de comentar mais alguma coisa sobre... Acho que o Deputado Zarattini fez uma pergunta sobre a reunião com a juíza, que V.Sa. esteve lá. O que foi tratado? Como é que foi discutido esse assunto?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A reunião que tivemos lá com a Dra. Cecília foi conduzida da seguinte maneira: apresentar para ela como era o comportamento, a *performance* para pouso das aeronaves envolvidas. Eram o 737-700, o 737-800 e o Fokker 100. Então, nós pegamos toda a documentação de *performance*, cálculo de *performance* para pouso dessas aeronaves e foi verificado, reconferido, porque já era uma documentação efetivamente aprovada na certificação das empresas e dos equipamentos das empresas, mostrando que o comprimento de pista de Congonhas era suficiente para acomodar a operação dessas 3 aeronaves, mesmo que em situação de pista molhada. Detalhe é que todo o cálculo de *performance* para pouso, calculado pelo fabricante, aprovado pela autoridade certificadora do produto no país de origem, no caso, vamos dizer, agora do Airbus, na EASA, na Europa, ou na França, originalmente, e, no caso da Boeing, nos Estados Unidos, não inclui a utilização de reversores. Então, quando a gente fala em *actual landing distance*, ou seja, a distância real de parada da aeronave, aquela distância é demonstrada nos ensaios de vôo durante a certificação do produto sem que haja a utilização dos reversores. A fatoração que essa distância sofre para que nós possamos determinar o comprimento mínimo de pista, não é o comprimento de pista percorrida até a parada — tem uma diferença muito grande nisso —, ela é fatorada também sem considerar



a utilização de reversores. Isso em condição de pista seca. Exemplo, vamos pegar o Airbus, já que está como exemplo mais recente. Na condição de pouso de um Airbus com 64,5 toneladas, que é seu peso máximo estrutural para pouso, ele percorre, por demonstrações feitas nos seus ensaios em vôo no período de certificação, que ele é capaz de parar em uma pista com as características de Congonhas em 929 metros, sem a utilização de reversores. Essa distância, 929 metros, ela é fatorada em ponto 67, ou seja, acrescida de ponto 67, para determinar qual é o comprimento mínimo de pista que esse avião poderá operar, quando da condição seca. Ou seja, mesmo sabendo que ele vai parar em 929 metros, são requeridos, se não me engano, algo em torno de mil quatrocentos e alguma coisa — não fiz a conta aqui de cabeça.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mil quatrocentos e oitenta e oito.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Obrigado. Isso, sem a utilização de reverso. Então, nós exigimos, para a condição de pista seca, uma pista que tenha pelo menos 1.488 metros, mesmo sabendo que ele vai parar em 929, sem a utilização de reversores. E, caso molhada, ele vai para 1.780 — não lembro o valor exato agora —, também sem a utilização de reversores, mesmo sabendo que ele vai parar em torno de 929 metros. Essas são as duas fatorações que se aplicam. A pista de Congonhas, com 1.940 metros, mesmo na condição de molhada, ainda tem uma remanescência de quase 200 metros. Foi exatamente essa argumentação que eu conduzi à Dra. Cecília. Exatamente essa. Considerando as condições normais de operação, cruzamento da vertical da cabeceira a 50 pés, que é técnica de pouso padrão para qualquer aeronave do porte e da categoria do Airbus, do Boeing, do Fokker 100, a categoria de aeronaves a que se chamam de grandes aeronaves da aviação, 50 pés na vertical da cabeceira, velocidade da aproximação final calculada prevista e o toque no que se chama da marca de mil. A partir da cabeceira, 929 metros, caso do Airbus, do Boeing. Tenho até os valores aqui, posso pesquisar, mas são outros valores. Mas todos eles, todas as aeronaves envolvidas, os gráficos de *performance* mostraram que o comprimento de pista disponível em Congonhas era mais do que suficiente para atender à distância requerida de comprimento de pista tanto para a condição seca quanto para a condição molhada. Foi exatamente essa argumentação que eu conduzi à Dra. Cecília. Não falei, não mencionei nada, nada além disso, e sequer me utilizei de



qualquer documento informal para que eu apresentasse isso. Extraí toda essa informação dos ábacos, calculados na certificação de produto, aprovados pela autoridade brasileira, traduzidos no que se chama de documentação operacional, análise de pista. Foi exatamente isso o que eu fiz. Então, não considerei o escrito, que se chama IS, até mesmo porque já expliquei as razões do não concordar, em razão da minha responsabilidade. Não é questão pessoal, é questão da responsabilidade do meu cargo de não poder permitir que circulem coisas que não estão na conformidade plena. E não me utilizei... Eu até, me perdoe, Deputado...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Alguém na reunião se utilizou da IS esta para argumentar?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, senhor. Não mencionei, nem imaginava que ela tivesse juntado aos autos, até porque eu nem participei da...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Dra. Denise Abreu mencionou, ou o Procurador?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não, não. Eu não estive o tempo...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É saber se a Dra. Denise Abreu usou esse argumento ou não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se ela usou o argumento.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu não estive o tempo todo dentro da sala com a Dra. Denise Abreu e a Dra. Cecília, e mais não me lembro quem...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem estava nessa reunião, coronel?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - No momento em que eu estive, estávamos eu, a Dra. Denise, o Dr. Paulo Araújo e o Coronel Gâmbaro, da área de infra-estrutura. Então, durante o período em que eu estive lá dentro, eu não mencionei nada sobre esse escrito. Não me lembro — e posso até afirmar com bastante grau de certeza — de que nem a Dra. Denise, nem o Coronel Gâmbaro, nem o Dr. Paulo falou nada sobre esse texto. Eu posso até, eu diria, não arriscaria aqui pôr sob o compromisso de verdade, porque realmente a memória não



me permite. Agora, não foi por mim conduzido qualquer argumento fora do que tecnicamente era admissível. Inclusive, Deputado Vic, se o senhor me permite, se V.Exa. me permite, bem no início da ação tiveram algumas ilustrações — eu não conheço a fonte dessas ilustrações, até que eu já identifiquei, até por uma questão de lógica, que tem um erro entre a distância *wet* e a distância *dry* requerida. Eu não lembro exatamente. Eu tenho aqui e posso pesquisar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas esse erro, eu ia lhe perguntar, foi feito por quem? Quem errou?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Olha, não foi pela Superintendência de Segurança Operacional.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Vic, o Deputado Valverde tem razão. Por favor, vamos prosseguir. O Relator está com a palavra, e o depoente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para concluir aqui. Independentemente de estar ou não valendo a AIS, as companhias aéreas, em algum momento, foram informadas por V.Sa., ou por alguém da ANAC, das recomendações que compunham essa instrução suplementar?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sob hipótese alguma. Jamais faria uma recomendação da qual discordo da forma e até do seu conteúdo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando o aeroporto de pouso estivesse com a pista molhada, segundo a norma, a tripulação deveria usar o *autobrake* no maior ajuste, e, após o toque na pista, usar o máximo reverso. Ou seja, o não-atendimento de tais orientações colocava em risco a segurança da aeronave. V.Sa. concorda com esta parte da norma, mesmo que ela não esteja em validade? Quando ela chegar ao vosso conhecimento, o que V.Sa. dirá sobre essa parte da norma?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Como eu já falei, isso traduziria uma filosofia diferente de operar. A primeira coisa, o primeiro procedimento que eu tenho a fazer é confrontar com os requisitos de certificação do produto. Se a certificação do produto não exige esse procedimento, eu tenho que fazer vários questionamentos sobre ele. Então, eu volto a dizer: não é uma questão



peçoal; é uma questão da responsabilidade do cargo. Eu não poderia concordar com uma determinação que fosse contraditória ao que está certificado no produto, que é um procedimento longo. Acredito que... Acredito, não — com certeza, todos os senhores aqui têm pleno conhecimento. É uma coisa muito de seriedade. E, também, da própria certificação operacional. Agora, se cada uma das empresas resolver adotar como procedimento interno, entendendo que isso seja de maior cautela, tudo bem. Agora, partido como norma, num primeiro momento, sem que haja um estudo muito aprofundado de impactos, não se pode contrariar as normas e os requisitos de certificação, tanto de produto como de certificação operacional. Ou seja, o produto está capacitado, comprovadamente demonstrado que ele opera nessa condição. E a empresa operadora, ela se demonstrou plenamente capaz de cumprir aquela operação conforme está sendo recomendado. Então, simplesmente, por essa proposição, sem que houvesse um estudo aprofundado dos impactos e das correlações e das interferências em demais áreas, até mesmo na área operacional...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na sua opinião, a decisão da TAM de pousar a aeronave MBK no Aeroporto de Congonhas, com pista molhada, no limite de seu peso, com lotação máxima e falha em um dos reversos do avião não violou nenhuma das normas vigentes de segurança?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Excelência, me permita: não é nem questão de opinião. Realmente estava, nessa primeira análise, totalmente dentro da conformidade documental para operação e dentro da certificação de produto. Estava na conformidade com a liberação para pouso ali, de acordo com a lista de equipamentos mínimos; e o peso estava dentro do máximo permitido para a condição da pista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo com a pista molhada?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Mesmo com a pista molhada. Se o senhor pegar o que a gente falou do documento operacional, a análise de pista dá 35 esquerda na condição *wet*, molhada. O senhor vai ver na caixinha lá: 6 nós de proa. Se não me engano, eram esses os parâmetros. Vamos considerar a pior hipótese, de 0 nós, vento extremamente calmo. O senhor vai ver que o comprimento de pista disponível em Congonhas é plenamente satisfatório ao



atendimento do requisito. Inclusive, no próprio documento vem bem claro que são todos os reversores inoperativos. Quer dizer, pressupõe aquela condição: 64.5 de peso, distância requerida abaixo do comprimento real de pista e os reversores todos eles inoperativos. Então, ele tinha um reversor ainda operativo, se não me engano. Eu não trago como certeza porque a informação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se. V.Exa. estivesse na cabine e o piloto lhe perguntasse “*nestas condições posso pousar?*”, V.Exa. autorizaria ele a pousar?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu faria... Eu não conheço... Vamos supor, não conheço. Estou na cabine ali de observador, e ele pergunta: “*Posso pousar ou não posso pousar?*” A pergunta que faria à tripulação é: “*Vocês fizeram a leitura correta da MEL para verificar se o despacho da aeronave com esse item de ação retardada está efetivamente coberto pela prescrição da MEL?*” Se a resposta fosse sim e a leitura de confirmação dissesse que pode, como a gente hoje sabe que pode, eu não me oporia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Após o acidente em Taiwan em 2004, a Airbus criou um dispositivo de alerta que acende uma luz vermelha e faz soar um apito intermitente sempre que o piloto erra a posição correta do manete. A ANAC pretende solicitar à TAM a instalação desse dispositivo em suas aeronaves A320?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O conhecimento que eu tenho desse dispositivo é de que ele é um boletim opcional; ele não é mandatório. Ele não está na certificação do produto como mandatório. Obviamente que o estudo é continuado. Se porventura... Inclusive, sei que — obviamente eu vi, já percebi aqui em outras sessões — que aguardar o CENIPA parece um pouco demorado. Mas ele é extremamente essencial para que não sejamos ou muito prematuros nas decisões, nem muito impactantes nem também muito desviados da real razão de ser. Se houver a indicação para que se torne mandatório, com certeza, seremos os primeiros a determinar à TAM que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Numa questão de segurança, não seria em alguns casos... Nós temos aeroportos no Brasil que são peculiares, em relação a outros aeroportos pelo mundo. Congonhas, por exemplo. Não seria adequado ter



todos os dispositivos de segurança à disposição para pousos em aeroportos como Congonhas, principalmente em dias de chuva?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Excelência: todos os dispositivos de segurança? A resposta é sim. Entretanto, os dispositivos de segurança essenciais e opcionais, ou acessórios ou complementares, são todos definidos na certificação de produto. Então, hoje, aqui, em razão até da minha responsabilidade, se eu atestar que tem que ser isso ou aquilo, trazer ou não o equipamento acessório para grau de essencialidade, eu estaria comprometendo a regra da certificação de produto. Aliás, a certificação de produto, me perdoem, nem é minha área. Na verdade, não compõe a minha superintendência certificação de produto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Voltando ao Regimento Interno da ANAC, também compete à sua superintendência fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviço de manutenção. Como V.Sa. avalia a qualidade do trabalho das áreas de manutenção das principais empresas aéreas brasileiras, em especial a TAM?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A gente, quando emite um certificado... Isto aqui já foi também muito falado, sobre Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo, o CHETA, muito badalado aí na época, talvez, de VARIG e tudo mais. A empresa demonstra ser capaz de cumprir operacionalmente todos os requisitos, não só da certificação do produto quanto da condução operacional daquele produto na operação comercial. Obviamente, não se tem inspetores de aviação civil para estar dentro de cada um dos vôos que acontecem dentro de cada uma das tarefas. Só para o senhor ter idéia — acredito que seja do conhecimento; já trouxe isso aqui em informativo a alguns Deputados — no último mês dessa aeronave houve cerca de 220 eventos de manutenção. Em 1 mês. Então, o senhor imagina se tivéssemos inspetores suficientes para estar nesses 220 eventos durante os 30 dias, numa frota, digamos, da TAM.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Duzentos e vinte eventos nessa aeronave?!

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Nessa aeronave. O que acontece é que em cada pouso se faz pelo menos um evento de manutenção,



que é o recebimento da aeronave, vamos dizer assim, a inspeção visual, aquela olhada que a manutenção faz e alguns procedimentos que são listados dentro do próprio...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso é o que V.Sa. chama de eventos de manutenção?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - De eventos de manutenção. Então, esse é um evento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não que tenha tido 220 falhas?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não. São eventos de manutenção. Obviamente, hoje a filosofia de manutenção... Hoje, não, Já de algumas décadas se busca efetivamente a manutenção preventiva. Em princípio...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas, se fosse dar uma nota de 1 a 10, como é que a ANAC avalia a manutenção das principais empresas aéreas brasileiras? É boa, ruim, média, muito boa?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A questão de gradar esta nota é muito perigoso para todos nós porque não existe uma gradação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De fato, é perigoso. Porque, se você der uma nota 5...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não se certifica uma empresa em razão de nota. A gente certifica em razão de comprovação de capacidade técnica de conduzir, de gerenciar, de executar e de se auto-alimentar em melhoria de processos internos. Então, eu não consigo conceber uma gradação numérica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas isso é bom ou é ruim?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É ótimo, excelente. O que acontece... Eu acredito que todos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então V.Sa. poderia dizer que, nesse aspecto, é ótima a manutenção das empresas aéreas brasileiras?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, sim, sim. Com certeza. Até mesmo porque nós temos... A gente pode dizer isso. Quando eu falo que eu evito falar em graus... porque no mundo não se pratica essa gradação.



Nenhuma autoridade aeronáutica mundial pratica o grau, não dá nota 10 para aqui, para ali, para acolá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o volume de autuações e de multas aplicadas pela Agência às companhias aéreas relacionadas a problemas de manutenção vem aumentando, é significativo, vem diminuindo?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu diria que ele é cíclico. Ele é cíclico. Eu havia começado a conduzir a fala. Nós auditamos o processo. Da hora em que se certifica, o resultado, ele é muito vinculado à responsabilidade primária da operação, que é da concessionária, da empresa aérea, obrigatoriamente. Está isso descrito no Código, a própria nossa lei traz a concessão como um desses fatores. E todo processo que é auditado, independente da frequência, acho que não é novidade para ninguém, toda auditoria traz não-conformidade. Sempre são verificadas não-conformidades. Auditoria sem não-conformidade, é bom a gente rever o processo de auditoria. E obviamente que a não-conformidade, ela tem a sua gradação, se ela é pequena, se ela é maior. E obviamente que ela é a oportunidade que se tem de provocar a melhoria do processo. Em todas as ações nossas de fiscalização que inclui o procedimento de auditoria, é feita através dos procedimentos de auditoria, encontramos não-conformidades e autuamos a empresa, sim, quando necessário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Alguma empresa se destaca negativamente no aspecto de manutenção de suas aeronaves?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu não diria negativamente. Mais uma vez, volto à teoria da gradação. Eu diria que nós temos empresas com melhores recursos de prestar a mesma garantia e empresas com recursos menos, vamos dizer assim, ricos de prestar essa garantia de segurança. Mas todas prestam. E nós temos dispositivos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a que tem menos riqueza?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Se o senhor me permite... a ética... eu me sentiria comprometido em falar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas a ética agora aqui é a nossa segurança.



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Certo, mas não compromete a segurança sob hipótese alguma. Como eu bem falei, a garantia de segurança é plena em todas, o que tem são empresas com mais recursos, empresas com menos recursos. Até, inclusive, eu chamo recurso a questão da experiência no campo de atuação. Uma empresa recém-criada, obviamente, ela vai ter mais o que aprender, ela vai ter que dispor de... inclusive pela mesclagem que ela recebe de profissionais de outras empresas. A gente faz o acompanhamento, é natural que se dê o certificado hoje para uma empresa e logo alguns meses após a gente retorne antes mesmo daquele prazo. E conforme a empresa vai demonstrando experiência, confiabilidade, tudo, é lógico que o espaçamento vai aumentando, até para a gente ter um equilíbrio de carga de trabalho dentro da Agência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor já conhecia o Sr. Mário Colaço?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, eu tive o prazer de conhecê-lo hoje aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Esse prazo de 10 dias para manutenção dos reversores serve para que, na sua opinião?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Esse prazo, o Dr. Colaço até comentou e, se me permite, eu expando um pouco mais o comentário. Algum tempo atrás, eu diria algumas décadas atrás, não se tinha a lista de equipamentos mínimos. Não é que não se tinha, ela não era praticada de pleno. Ela diria *go* ou *not go*, não se vai. O nome do documento era *go, no go*. Então, não tinha o caso de a gente permitir o despacho da aeronave com um equipamento ou um sistema que requisitasse uma ação corretiva postergada, retardada...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quanto tempo atrás isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Acredito que umas 3 décadas. Mais ou menos, né? Uns 30 anos. Porque a filosofia de manutenção vem mudando, tem outros fatores também que percorrem, que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há 30 anos o reverso era *go*?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há 30 anos a gente usava muito avião a hélice. Aliás, tinha aviões que nem reversor de hélice tinham, o AVRO, por exemplo. Quem voou aquele avião — e eu tive a grata satisfação de voá-lo — não tinha



reversor, ele entrava no que se chama de passo chato. Então era uma filosofia muito diferente. Então era: ou despacha, ou não despacha. Aí, o que acontecia? Da hora em que se tivesse um item desses — vamos traduzir aos dias de hoje —, um item desses que ele é despachável quando inoperativo, porque ele não está na lista de equipamentos essenciais, por não apresentar a confiabilidade requerida à certificação de produto, esse avião voaria a vida inteira com esse reversor pinado. E desse tempo para cá, justamente as autoridades aeronáuticas, conforme foram criando solidez na sua força, no seu vigor como autoridade, passaram a exigir prazos para que se cumprissem as ações retardadas. Ou seja, o equipamento, ele é essencial? Não. Pode-se despachar sem o equipamento? Pode, mas você tem que me demonstrar qual é o seu prazo ideal de correção, qual é o prazo que você considera aceitável. O fabricante faz a proposição. Aí, entram vários fatores: linha de ressuprimento; afetabilidade na conjugação com outros equipamentos que estejam também com ação corretiva retardada. Uma série de... Realmente é um processo de engenharia que vai definir esses prazos. Tudo isso está na concepção do projeto da aeronave. Então, nenhuma aeronave sai, é entregue à produção, é entregue ao operador sem que tudo isso tenha sido estudado no projeto e aceito pela autoridade certificadora. Então, esses 10 dias, quando a gente dá a aprovação aqui, para que se chegue hoje, a minha Superintendência chegue a aprovar um prazo de 10 dias, é sinal de que várias autoridades, vários outros segmentos de outras autoridades já fizeram a aceitação e já deram por aceitável as proposições do projeto dessa aeronave relacionadas àquele item. Então, hoje, na prática, esses prazos servem para que a empresa se programe e cumpra a correção o mais breve possível, considerando linha de suprimento, acomodação de malha, pouso na unidade onde ela possa fazer aquela efetiva manutenção. E assim tem toda a lista. A MEL do Airbus é um livro razoavelmente volumoso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em relação à aeronave acidentada, o Airbus MBK, recebemos a informação de que a TAM realizou fora do prazo uma série de inspeções obrigatórias na aeronave, e que a ANAC só emitiu autos de infração após o acidente. V.Sa. poderia nos explicar essa situação?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Posso. Inclusive, até agradeço a pergunta, porque ela é muito oportuna, me permite até esclarecer



alguma coisa que eu, particularmente... pode ser que eu esteja equivocado, mas não foi trazida aqui ainda. Nós temos uma seqüência lógica de acontecimentos. O acidente ou incidente grave é sempre rechaçado. Tudo o que não se admite, tudo o que não se quer, tudo o que não se concebe é que haja o acidente. O nosso trabalho é para que ele não ocorra. Nós, que eu digo, do sistema, não só autoridade, como das empresas. Empresas como responsáveis primárias, e a gente como o órgão de autoridade, como a supervisão, como a fiscalização e a certificação. Bom, mas considerando a pior hipótese, a ocorrência: o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes, por intermédio de qualquer um de seus elos, não só especificamente o CENIPA ou a Comissão dele, pode ser qualquer um dos elos — eu não conheço de todo o sistema de investigação e prevenção, nunca me especializei nessa área —, mas ele atua, entra de imediato, o que se chama de ações iniciais, e faz toda a coleta de dados que visam uma investigação, a fim de prevenir futuras ocorrências similares, semelhantes ou até iguais. Essa é a função dele. Eu até trago uma correlação num acidente automobilístico aqui na via pública, com vítimas. Em nada se mexe até que a perícia chegue e faça o seu apanhado. A partir dali, acabou a perícia, eu chamo o meu seguro, o seguro pega, reboca o meu carro, leva para oficina, faz o que quiser. Então é isso. Então a minha Superintendência, a ANAC, vamos dizer assim, ela fica fora desse processo inicial, até que o CENIPA consiga fazer as análises dele, dentro do setor dele, que é o que mais importa: investigar para que se previnam outros acidentes — previnam outros acidentes. Na hora em que sai o CENIPA, nós entramos com as nossas auditorias, aí sim, na área técnica, exclusivamente técnica. Nós fazemos os levantamos, aqueles pontuais, nós direcionamos as ações a questões pontuais, a coisas que realmente nos suscitam possibilidade de infringência de normas ou até irregularidades graves. Nós entramos e vamos com esse exclusivo objetivo, e vamos a fundo. Nós estamos ainda pesquisando a documentação do MBK, para o senhor ter idéia, e já faz algum tempo. É um trabalho intenso. E de imediato nós conseguimos checar. Logo na amostragem inicial, nós verificamos esses 6 eventos. São exatamente 6 eventos: 5 cheques que chamam de *daily* — na verdade são feitos a cada 48 horas — e 1 *weekly*, que é feito na semana — não lembro o prazo dele, mas não é efetivamente semanal; ele tem título, mas não tem período



correspondente ao título, é uma característica. E nós verificamos que 5 diários e 1 semanal tinham sido cumpridos com horas de atraso. E, obviamente, nós notificamos a empresa com relação a isso. São eventos de baixíssima complexidade. Na verdade, requerem inspeções visuais, são rotineiras, feitas todo dia. E, na hora em que se faz o subsequente, o anterior, ele cai, ele caduca — me desculpem a palavra. Ele é superador, o próximo é sempre superador. Então, da hora em que atrasou um e fez, automaticamente a aeronave está em dia com a sua verificação, a manutenção está em dia. Agora, ela tem que ser notificada, porque, a rigor, não poderia ter atrasado, certo? Então nós notificamos. Se não me engano, já chegou a justificativa da empresa, deve estar no setor de análise da minha Gerência de Fiscalização. E a partir daí a gente aplicará a sanção de multa, ou não, dependendo da justificativa apresentada. E assim nós vamos fazer com tudo o que diz respeito a essa aeronave, independente da ação do CENIPA. Ou seja, tem a vertente de investigação do acidente para fins de prevenção, de que o CENIPA cuida, tem a vertente que é da análise técnica, buscando infringências às normas e tudo o mais, e até à segurança de voo efetiva, aquela que efetiva... Deixou de cumprir aí uma tarefa que era efetivamente essencial e comprometedor, não tenha dúvida de que até à suspensão do certificado nós podemos chegar. É drástica essa situação. Já houve casos nesse nível. Tivemos... Me recordo aqui, o coronel Velozo mencionou algum caso de empresa grande, e eu tenho alguns exemplos de empresas pequenas. E depois disso vêm os procedimentos que são externos à ANAC, entram na área criminal e tudo o mais que venha. Realmente é uma malha que se abre. Então eu acho que não havia sido trazida ainda essa seqüência aqui, se não me engano, mas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa análise pode chegar à suspensão do certificado. É isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Pode, pode.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse trabalho.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - E isso não só decorrente do acidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Claro. Se os procedimentos padrões não forem realizados de forma adequada...



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... pode-se chegar a uma situação dessa.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Afirmativo. E isso, numa situação cotidiana... É o que eu falo, isso é um caso específico de acidente. Numa situação cotidiana, da hora em que a gente começa a ter indicadores de que está havendo... ou seja, de que aquela capacidade de garantir a segurança está sendo degradada, a gente começa a intensificar ações. Vamos fazer mais vôos de acompanhamento operacionais, é onde a gente vai ver os nossos INSPACs voando com maior frequência, vamos passar a fazer uma maior quantidade de vôos de verificação de proficiência técnica de tripulantes, que é uma excelente amostragem para a gente, vamos mais vezes à empresa, vamos fazer a inspeção que a gente chama de inspeção de rampa, que é no pátio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a ANAC está fazendo isso neste momento?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Nós fazemos dentro do que os indicadores recomendam, com as empresas A, B ou C. No caso da TAM, nós estamos na fase... Como a TAM não tem, não tinha problema de indicadores negativos, nós estamos cumprindo o que se deve cumprir com relação à ocorrência negativa, que é o acidente. E fizemos também com a Gol. No ano passado, nitidamente a Gol foi um caso ali muito claro — embora não se tenha ainda um definitivo. Mas a coisa ficou muito clara que não indicava nenhum problema interno, obviamente, como no da TAM também não se tem até agora um indicador forte para isso. Nós fizemos na Gol também toda a auditoria. Recrutamos toda a documentação daquela aeronave: a documentação de recebimento, tudo, uma série de procedimentos, da tripulação, uma série de coisas aí. É um trabalho muito grande.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, este Relator encerra, por hora, os seus questionamentos, agradecendo a colaboração do Sr. Marcos Tarcísio Marques dos Santos e do Sr. Mário Antonio de Oliveira Colaço.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sr. Presidente, se o senhor me permite.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Me desculpe aqui eu usar uma linguagem aeronáutica de manutenção, mas, quando a aeronave entra num determinado momento, ela tem algumas tarefas a cumprir, em razão da idade. E eu tenho uma tarefa de manutenção a cumprir, chamada diurético diário. Então, se me fosse permitido dar um telefonema, eu agradeceria muito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já aprendeu. Com imenso prazer.

Está suspensa a reunião, por 5 minutos.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está reaberta a reunião. Agradecendo a exposição aos depoentes, vamos, então, passar agora aos autores dos primeiros requerimentos aprovados.

Com a palavra o nobre Deputado Vic Pires, pelo prazo de 15 minutos, para inquirir os depoentes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, vou começar pelo Coronel Tarcísio. Coronel Tarcísio, me diga uma coisa: como é que o senhor fez essa autorização aqui, mudando uma regulamentação, vamos assim dizer, na marra, quando ela deveria ter sido publicada no *Diário Oficial*? Porque qualquer regulamentação RBHA tem que ser publicada no *Diário Oficial*, uma decisão de diretoria, não é isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A TAM, para minha surpresa, pediu, através de um ofício, que fosse diminuída a carga horária de treinamento de simulador de vôo. E o senhor autorizou — está aqui, com a sua assinatura. O senhor autorizou o Sr. Guilherme Gmach, Diretor de Treinamento da TAM. O senhor mudou uma regulamentação na marra. Eu gostaria que o senhor explicasse aqui para nós como é, com que autoridade, quem o senhor consultou, se a diretoria se reuniu, porque uma RBHA, que é uma Regulamentação Brasileira de Homologação Aeronáutica, só pode ser mudada na ANAC numa reunião de diretoria colegiada e publicada no *Diário Oficial*. É verdade, eu tenho isso aí. Consultei os procuradores da própria ANAC. Mas o senhor, atendendo a um pedido da TAM, simplesmente baixou uma autorização, no dia 16 de agosto de 2006, autorizando que os pilotos da



TAM, ao invés de fazerem as 4 horas, onde dizia a RBHA, que era a RBHA 121.409 — essa com validade, não é aquela fria, que até hoje vocês não se entendem; mas essa com validade —, o senhor pega e faz uma mudança, diminui para 3 horas. Por que o senhor fez isso, Coronel?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, obrigado pela oportunidade. Realmente, é bom que a gente traga a público esse tipo de esclarecimento, até que a gente possa colocar parte da dinâmica que se utiliza. Vou trazer um pouquinho, me perdoem um pouco a insistência, porque a gente tem que estar parametrizado sempre. Se na aviação a gente não estiver parametrizado, a coisa fica um pouco complicada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só gostaria que o senhor fosse econômico na sua parametrização, porque...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, eu sei, o seu tempo, que é de 15 minutos. Concordo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O seu parâmetro de tempo...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Fica complicado, realmente. Vou tentar ser breve aqui, mas é necessário que se faça a explicação, porque senão a gente não conclui. Quando um projeto de aeronave é colocado, quando ele é feito, dentro do seu projeto existem as.. são estudadas também as possibilidades de falhas. Como eu já falei, eu não sou especialista em certificação de produto. Não é da minha superintendência. Eu conheço um pouco em razão da operacionalidade, que eu preciso conhecer. É necessidade funcional, não é especialização. Então, são imaginadas 4 categorias de falhas. Uma, a primeira delas, que ela não compromete, sob hipótese alguma, a segurança. Duas categorias subseqüentes, onde elas começam a ter um grau de comprometimento um pouco mais elevado. E uma quarta categoria, onde se diz que ela é falha catastrófica. Nessa gradação, nessa matriz de 4 segmentos, para cada um desses segmentos são mundialmente requeridos determinados fatores de probabilidade dessas falhas. Eu não precisaria aqui os valores — lógico, eu não trouxe escrito —, mas elas variam até a ordem de 10 a menos 9, que é a catastrófica. Então, quando se concebe a falha catastrófica, não há o que treinar. Se ela ocorrer, realmente...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Coronel, me permita. O senhor está tentando explicar, na minha opinião, quase o inexplicável. O senhor está me dizendo que o senhor mudou por fase “a”, fase “b”. Eu não perguntei isso. O senhor pode estar coberto de razão na mudança. Eu quero saber baseado em que o senhor mudou. O senhor foi autorizado por quem? O senhor tem poderes para mudar um RBHA? É isso o que quero saber. O senhor pediu autorização para alguém? O senhor é superintendente. Acima do senhor tem uma diretoria. A diretoria foi consultada para que fosse mudado um RBHA? Porque um RBHA é como se fosse uma lei, uma lei na aviação para que as empresas sigam. O senhor mudou essa lei. Não interessa se foi a fase “a”, “b”, “c”, “d”, “e”, se o senhor está coberto de razão na mudança tecnicamente. Quero saber baseado em que o senhor mudou isso, com que autoridade o senhor mudou isso. É isso que quero saber.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Vou tentar ser um pouco mais direto. O RBHA, nessa seção, estipula que o treinamento mínimo é de 4 horas só — treinamento mínimo, horas total. A carga total aplicada pela TAM era 39 horas. Eles passaram, na verdade, com essa alteração, trazendo as sessões a 3 horas, para 41 horas. Eu tenho escrito aqui, mas, na verdade, foi aumentado em 1 hora, porque mantivemos a avaliação de proficiência com 4 horas, para que a gente possa checar mais o piloto, exigir mais do piloto no voo de *check*, como se chama. A questão da acomodação das sessões em 3 horas, não reduzimos a carga total de treinamento; ao contrário, ela foi aumentada. A divisão por sessões é que foi para 3 horas, e o RBHA não determina que a sessão tem que ter 4 horas. Esse item do RBHA...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele determina que tem de ter um mínimo de 4 horas.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Um mínimo de 4 horas no total, no total.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Um mínimo de 4 horas.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Um mínimo de 4 horas no total.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor autorizou para 3.



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não. Deputado, me perdoe...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas está aqui.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu sei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, eu não sei ler.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não. Não é essa a questão. Realmente, pegando o regulamento, o senhor vai ver que o treinamento total é de 4 horas. Não diz: sessões de 4 horas. A TAM pediu para acomodar em 3 horas porque a certificação da Airbus, dentro dessa filosofia das falhas, da potencialidade de falhas, a melhor acomodação de acumulação de exercícios na razão da curva de *stress* do treinando é dentro de 3 horas. Então, está dentro da certificação do produto, está dentro do que se chama de FCTM, que é um documento produzido durante a certificação do produto, onde o melhor aproveitamento dos treinamentos acontece em sessões de 3 horas. Agora, o total exigido...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na minha opinião, Coronel, isso aí foi pedido pela TAM, única e exclusivamente, porque a demanda era muito grande. Os aviões da TAM, como os da Gol também, não paravam, não tinham tempo para fazer uma manutenção no banheiro sequer. Então, eles também gostariam, na época, ao pedirem isso para o senhor, de diminuir o tempo dos pilotos parados, fazendo esse tipo de simulação. Isso aí foi confirmado para mim pelos pilotos da TAM, que eles não tinham tempo para nada mais. Então, eles pediram isso aí para que justamente os pilotos pudessem ficar dentro das aeronaves 14, 15, 16 horas por dia. E o senhor autorizou baseado em quê? O senhor pediu autorização para alguém? É isso que eu gostaria... O senhor consultou a diretoria? Porque só a diretoria pode mexer num RBHA. O senhor não está conseguindo convencer, o senhor não está conseguindo explicar.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, o senhor me permite: eu não alterei o RBHA. Eu autorizei uma maneira diferente das demais de promover o treinamento. Eu não alterei o treinamento mínimo de 4 horas. Eu permiti que a TAM praticasse o que estava certificado no produto: 3 horas por sessão; como a VARIG pratica 4 horas por sessão, como a Gol pratica 4 horas por



sessão. Mas, se eu pegar os grandes totais de cada um dos treinamentos, o senhor vai ver que a Gol pratica...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor mudou.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não mudei, Deputado. O senhor me desculpe a franqueza. Se eu tivesse feito um ofício dizendo *“a seção tal do RBHA hoje passa a vigorar com o seguinte texto”*, eu teria mudado, mas não foi promovido isso. O senhor me perdoe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou caminhar aqui por causa do tempo, mas eu vou provar, até o final, que o senhor mudou. É muito claro. Só quem não sabe ler é que interpreta da forma como o senhor está interpretando. O *site* da Airbus diz lá que a aeronave A-320 tem que ter um total de 150 passageiros, não é verdade? As HOTRANS, que são as autorizações, saem todas — tenho todas aqui no processo — com 162 passageiros. O senhor que cuida disso? O senhor que autoriza isso? Quem é que vê isso? É na sua área isso aí.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não, não. A questão de HOTRANS não é com a Superintendência de Segurança Operacional. Dentro, talvez, do seu questionamento, observamos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A pergunta que eu quero fazer é: como é que essa aeronave tinha 186 passageiros e todas as aeronaves da TAM hoje têm mais de 162 lugares? E as HOTRANS que tenho aqui, nesse processo, todas são autorizadas pela ANAC para viajar com 162 cadeiras.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O senhor me perdoe, mas por HOTRANS eu não posso responder, porque não é da minha área, da Superintendência de Segurança...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas então não responda sobre HOTRANS. Responda sobre a capacidade da aeronave, porque o senhor é Superintendente de Segurança.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A capacidade da aeronave certificada para operar, a capacidade máxima é de 180 passageiros. A TAM pratica hoje uma acomodação, um arranjo interno para 174 passageiros nos A-320. Me parece que algumas aeronaves ainda estão configuradas...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas por que a autorização sai da ANAC com 162 lugares em todas as aeronaves?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu desconheço o processo de HOTRANS, Deputado. Eu desconheço o processo de HOTRANS e qual é a razão de ter sido autorizado 162. Sei que a configuração máxima aprovada é de 180...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ela sai da ANAC com 162. Agora, vamos falar dessa IS-RBHA 121-189. O senhor esteve lá com a desembargadora e foi levada essa documentação. Essa documentação deveria ter sido revisada por alguém na ANAC. Pelo senhor, é sua área. A área de segurança é sua. Essa RBHA é sobre segurança. Como o senhor explica que não passou pelo senhor isso? Quando é que o senhor teve acesso a essa RBHA? Quando é que o senhor descobriu que ela existia?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Bom, volto a afirmar que eu não a reconheço como IS e de RBHA, muito menos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor reconhece como o quê, então?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Texto. Um texto proposta, talvez.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Um texto proposta. Quando é que o senhor teve acesso a ela? Quem fez?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É o que falei. Em 2006, quando aconteceram as primeiras reuniões, me falaram: "*A gente está com idéia de fazer alguma coisa nesse sentido*". Eu avisei: "*Olha, nesses termos, não vai passar, porque vai contrariar a certificação de produto*". A partir daí, a idéia morreu. Fui saber desse texto novamente, por incrível que pareça, Deputado, junto aqui à CPI, já no período de CPI.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não entra no *site* da ANAC, não?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Na sala de imprensa, não. Não é meu escopo de atuação.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, na a sala de imprensa, não. Na sua casa, no seu trabalho.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não. *Link* sala de imprensa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, sim! Lá no *site*, sala de imprensa.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Quando eu soube, através aqui da CPI, que eu procurei saber onde, em que lugar esteve ou está, foi que eu descobri que isso foi veiculado através da sala de imprensa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não, Presidente. Nunca uma pessoa de dentro da ANAC, o Sr. Jorge Velozo, falou com o senhor sobre isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não. Muito pelo contrário. Quando se falou nessa proposição...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Dr. Schittini veio aqui e disse que era favorável e que para ele estava valendo.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu respeito muito a opinião dele aqui, obviamente não poderia contrariar a opinião dele, mas eu tenho que me valer daquilo que é formal. Não houve protocolo formal. Houve, sim, as conversas, como falei, as conversas iniciais: *"Olha, estamos com idéia disso aqui"*. Eu falei: *"Isso aí, do jeito que está, não vai passar. Nesses termos, não passa, contraria a certificação de produto"*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas não passa como? Me diga uma coisa: haveria uma votação?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Haveria um estudo fora, além do setor do Comandante Schittini, para que se pudesse avaliar os impactos e a própria forma dessa proposição.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E o senhor não acompanhou aqueles *e-mails*, nada?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, nada disso.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque lá os *e-mails* diziam que foi consultado fulano, foi consultada a Gol, foi consultada a TAM. Todo mundo foi consultado, menos o senhor, que é o Superintendente de Segurança Operacional?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Com certeza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não acha isso um absurdo? O senhor não vai pedir uma investigação nisso aí, por terem passado por cima do senhor?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A investigação já está em curso e eu acredito muito nos resultados dela, tanto é que fui, de bom grado, depor nessa investigação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Olha, o senhor excetuou o item 121.409-B, dizendo que todas as demais sejam obedecidas. Então, só aí o senhor já mudou a 121.409, portanto, o senhor mudou a RBHA . Se o senhor diz que o senhor muda um item contanto que todos os outros sejam obedecidos, o senhor já mudou um aí, Coronel! Só quem não sabe ler português vai interpretar diferente isso aí. O senhor, no seu texto, o senhor é claro: "*Desde que, à exceção do estabelecido à Seção 121.409 do RBHA (...), todas as demais orientações normativas vigentes sejam obedecidas*". Então, como este "*desde que*" o senhor fez uma modificação desde que as outras sejam obedecidas. Então, o senhor errou. O senhor mudou sem autorização da diretoria. A diretoria foi consultada? Eu lhe pergunto.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, a aprovação de programa de treinamento não vai à diretoria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, isso não é aprovação de programa de treinamento, Coronel. Isso é uma mudança. Está aqui no seu texto, assinado pelo senhor.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu não mudei o texto do RBHA.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas está aqui, assinado pelo senhor.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Certo, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou repetir. Então, o senhor retire o que escreveu: "*desde que*"... O senhor autoriza para 3 horas: "*As sessões*



mínimas de 3 horas para treinamento e simulador de vôo, estabelecido na Seção 121.409-B, do RBHA 121, todas (...) desde que”... Para Airbus A-320 e A-330. Vou repetir: “desde que, à exceção do estabelecido na Seção 121.409 do RBHA (...)”. Ou seja, desde que todas as demais orientações normativas continuem em vigor.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É *briefing, debriefing...*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aquela o senhor mudou, as outras, não.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não, não. Perdoe, então, se o documento está criando equívoco, eu posso até retificá-lo, sem sombra de dúvida.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o senhor não pode retificar porque o senhor já modificou. A TAM já passou a treinar 3 horas quando deveria ser 4, sob a sua responsabilidade, sob a sua autorização.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Se o senhor me permite, Deputado, com todo o respeito...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A ANAC autorizou? A sua diretoria autorizou? Quem o senhor consultou sobre isso, Coronel?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, eu volto a afirmar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só gostaria de saber quem ele consultou. O senhor consultou quem? O senhor fez por livre e espontânea vontade? Por conta própria?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não. Por vontade, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então diga quem o senhor consultou, por favor, da diretoria.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A aprovação de programa de treinamento é atribuição exclusiva, regimental, da Superintendência de Segurança Operacional.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem o senhor consultou?



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, eu volto a dizer, não haveria necessidade de consultar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem o senhor consultou? Eu sei que o senhor consultou alguém. O senhor está sob juramento. Com quem o senhor conversou sobre isso aqui?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Talvez tenha conversado com o Coronel Velozo, não em regime de autorização — talvez. Porque a responsabilidade é minha, é regimental a mim. A aprovação de programa de treinamento é regimental a mim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Não é regimental ao senhor, me desculpa. O RBHA, o senhor tem que passar por uma diretoria.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem que passar por uma diretoria, e mais, Presidente, tem que publicar no *Diário Oficial*.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, eu não alterei o requisito de RBHA.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas está aqui.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, senhor, me perdoe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas está aqui.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O senhor me perdoe a franqueza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não tem franqueza. O senhor não precisa ser franco. Não precisa ser franco.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, o tempo de V.Exa. se esgotou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o Deputado Eduardo Valverde me permita. Isso aí é claro. Se ele quiser ler, ou quiser proteger, ou defender o depoente, eu até aceito, mas está aqui.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Essa é a versão do outro.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Não é a versão dele e a versão minha, não. Não é versão, não. Está aqui no papel. Se o senhor sabe ler, e eu sei que o senhor está aqui por isso, o senhor vai ver que está aqui, ele mudou. Agora, se o senhor está defendendo aqui alguém, aí me permita, me permita.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está aqui. É só ver. Agora, se ele vai continuar... Aliás, como todos os funcionários da ANAC que vieram aqui, todos, com a exceção do Sr. Schittini, foi o único que falou mais ou menos o que tinha que falar, porque todos, é um acobertando o outro aqui, Sr. Presidente. É um acobertando o outro. Se muda um simulador de voo de 4 para 3 horas e com a maior cara-de-pau vem aqui dizendo que não muda. Está aqui, está aqui o documento mudando de 4 para 3 horas. Se isso não é relevante, Sr. Presidente, não adianta esta CPI. Não adianta! Por isso, eu vou esperar o indiciamento do Sr. Relator desse pessoal todo da ANAC.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao próximo autor do outro requerimento aprovado, porque são 2 depoentes, que é a Deputada Solange Amaral, que trocou de posição com o Deputado Efraim Filho.

Com a palavra o Deputado Efraim Filho, começando às 11h57 e terminando às 12h12.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, obrigado pela transmissão da palavra. Bem, durante os depoimentos que foram ouvidos aqui pela manhã, tanto do Sr. Mário Antônio como também do Sr. Marcos Tarcísio, se falou, principalmente aqui no final, a respeito das rotinas de manutenção. E foi tratado aqui que a aeronave PRMBK, a do acidente da TAM, teve rotinas de *check*, nada que pudesse levar a uma consideração maior. Porém, isso já foi assunto abordado aqui na CPI. Restaram, remanesceram algumas dúvidas até agora não tiradas. E, ouvindo a palavra dos senhores, eu tive a curiosidade de ir ao setor de documentação da CPI para buscar apenas os últimos 10 dias, do dia 7 de julho ao dia 17 de julho, para saber o que é que tinha acontecido com essa aeronave.

E eu não considero tão irrelevante assim — e gostaria de informação dos senhores, mais aprofundada ou técnica —, porque, nesses cerca de 10 documentos



que estão aqui, por diversas vezes, ele trata... Num primeiro momento, no dia 7 de julho de 2007: o comandante reporta vibração no motor. Vai para manutenção. No dia 10 de julho de 2007, o outro comandante — o primeiro comandante era o comandante Malheiro, no segundo momento era o comandante Edvaldo — diz que no começo da descida ele notou uma severa vibração na tração *idle*, sem indicação no EWD, que é o *ecran*. A AT, que é a transmissão automática, desligou, e a vibração parou apenas quando os motores foram acelerados. E foi feita inspeção visual. Ou seja, no dia 7, vibração no motor na hora da partida. No dia 10 de julho, na hora da descida, séria vibração — ele faz questão de colocar aqui “*severa vibração na tração idle*”. Vem de novo no dia 10: problema na pressão da partida do motor. O motor gosta de dar problema. No dia 13, disse aqui que havia uma discrepância... Eu vou passar essa documentação para a mão dos senhores, logo depois que acabar de ler, porque eu tenho uma outra cópia aqui, para que vocês possam, de forma mais abalizada, se reportar. No dia 13, problema de discrepância. No dia 13, mais uma vez, o *bleed* do APU foi mudado e não mais se sentiu vibração do motor. Ou seja, dia 7, dia 10, duas no dia 13, todas reportando problemas com vibração do motor e queda de pressão. Dia 13, de novo, após haver... após o *reset*, que é o recomeço, e a inversão do SFCC, não houve mais mensagem no *status page*. Isso aqui eu também quero saber do que se trata. A que eu considero o mais grave — pelo menos, quando os outros técnicos da TAM estiveram aqui, foi a que suscitou maior divergência —: dia 17 de julho, dia do acidente da TAM, um *report* de manutenção diz que foi efetuada a verificação no *flap 137* e também aqui no LGCIU, que é o Landing Gear Control and Interface Unit. Conforme nós estudamos, quer dizer que é o controle da tração do freio e do pouso, o *landing gear*, e a *interface* com o computador.

Eu queria também saber, Sr. Mário, se é realmente isso, se, no dia 17 de julho, há um relatório de manutenção da TAM, dizendo que foi verificado um problema no programa de computador, no LGCIU do pouso, do trem de pouso, combinado também com o mesmo sistema de freios.

E aí, finalmente, tem o último relato, do dia 17 de julho, assinado já pelo comandante Kleyber, depois do pouso em Porto Alegre, para vir a Congonhas, e fala que foi feita a de rotina. E também num último, anterior a esse, ele fala de um



problema no FADEC, checada uma falha no FADEC. Os documentos estão aqui e eu vou passar...

Então, eu acredito que o Sr Mário Antônio, como ele faz, segundo falou... que está no hangar da TAM e acompanha... e a sua função é acompanhar esse tipo de manutenção, se é essa mesma a sua função, porque até agora ela ficou um pouco esquisita... se essas vibrações nos motores, se essas quedas de pressão, essa vibração na tração *idle*, o problema no sistema do trem de pouso com o sistema acoplado de freios, se isso é irrelevante, como foi dito aqui, se isso é rotina, ou realmente mereceria atenção maior de técnicos da Airbus ou da TAM. Os documentos estão aí. O senhor pode olhar. Inclusive estão em ordem cronológica.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Como mencionei no início, minha função é junto à manutenção e à engenharia da TAM, mas eu não tenho conhecimento completo e geral do que se passa na operação, porque a TAM, como é óbvio, tem mais de 700 vôos por dia, para mais de 50 estações. Então, eu não estou dentro da organização da TAM. A produção e a documentação deste ano (*ininteligível*) então eu não tenho conhecimento de todos os atos que se passam.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, mas num *report* desse, quando fala que foi detectada vibração no motor, na partida do mesmo, qual o procedimento que se toma?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu responderei. O que eu gostaria de frisar é essa questão. E eu posso dizer que, no caso concreto dessas ações, eu as desconheço, porque inclusive no momento em que o acidente se deu eu me encontrava fora do País. Então, além de não acompanhar individualmente cada avião, eu, nesse momento, nem sequer estava aqui. Então, quando eu voltei esta documentação já fazia parte da investigação, não estava liberada. É a primeira vez que eu a vejo. No entanto, o que eu posso dizer em relação a isso é que essas situações reportadas aqui são situações comuns no dia-a-dia da operação das aeronaves. Eu não diria que é irrelevante, porque não há nenhuma situação que surja num avião que possa ser considerada irrelevante. Todas as situações são relevantes. Daí, com certeza absoluta — eu não olhei os documentos —, mas com certeza absoluta, cada queixa desta apresentada pelo piloto tem uma ação corretiva da manutenção, porque isso é obrigatório, isso é determinante. O piloto não sai com



o avião enquanto a manutenção não certificar que foi feito um teste, que foi feita uma verificação de acordo com os manuais, dizendo que aquele sistema foi verificado e está bom. Esse é um procedimento normal que eu acredito tenha sido cumprido — posso verificar. Mas tudo o que está aqui, por exemplo, o caso da vibração do motor, que eu não sei em que condição ocorreu, mas, aparentemente, foi no chão, ela pode ocorrer e não ser sequer um problema no motor. Ela pode ocorrer devido ao posicionamento da aeronave no estacionamento e, durante o arranque do motor, durante o processo de arranque, se o vento estiver sem estar no quadrante preferencial, que será enfiado com o motor, como nós dizemos, se estiver lateral, se estiver cruzado, o motor pode, de fato, vibrar. Então, as condições, que é o caso dessa, podem ser não uma consequência de dano no motor. No entanto, o procedimento normal é quando o comandante diz: *“Olha, eu tenho esse problema, eu senti essa dificuldade”*, e a manutenção verifica.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Tudo bem, Sr. Mário. O senhor já deixou bem claro que não tem conhecimento, que estava fora do País. Apenas ousou discordar de que uma aeronave que durante 3 dias seguidos apresenta problemas de vibração no motor e, pelo seu histórico, nesse interregno teve o seu reverso pinado, estava com o reverso sem funcionar, na minha ótica, era para ser merecedora de uma avaliação mais precisa. Até realmente demonstra a necessidade de que ela tivesse sido afastada das atividades usuais de vôo, para que pudesse, aí sim, ser reparada sem estar voando de modo intermitente, carregando passageiros. Acredito que houve por parte da TAM e da Airbus, que faz esse acompanhamento, uma omissão em identificar um problema que vinha se tornando intermitente, para que pudesse haver um reparo.

Mas o Dr. Marcos olhou os documentos, e não sei se tem alguma informação extra a dar. Por exemplo, nesse primeiro *report* de vibração, ele diz que foi liberado porque estava atuando dentro dos limites operacionais e seria programada uma ACFT — e não sei o que é o ACFT — para ação no pernoite.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, obrigado pela oportunidade.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Toda.



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu não gostaria, se V.Exa. me permitir, de emitir alguma fala efetiva, positivada, em razão disso, porque realmente a memória pode falhar, e isso aqui requer um pouco mais de pesquisa não só em razão disso que está lançado aqui no nosso... na cópia do... e não é por ser cópia, não, é pelo próprio documento. Isso requer uma pesquisa um pouco mais a fundo dentro dos registros que ficam na empresa. Eu deveria fazer isso. Essa documentação, inclusive, com certeza, já deve estar conosco lá. Faz parte daquela auditoria que eu falei que se faz após o CENIPA. Aí sim eu poderia fazer com mais propriedade. Mas o que eu...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas o senhor concorda que não são, como na sua fala, tão irrelevantes os *checks* de rotina que não apresentaram nenhum problema? Porque, na sua fala, no final, na última pergunta do Relator, perguntado sobre o desempenho da aeronave, durante, digamos, seus últimos dias de vida, V.Sa. falou que ela teve *checks* de rotina que não aparentavam nenhum problema. E aqui não fica claro, porque se tem do dia... Eu peguei só os últimos 10 dias, porque o calhamaço é imenso. Nos últimos 10 dias, você tem de 3 a 4 problemas de vibração do motor, severa. Inclusive ele faz o *report* sobre a tração *idle*, fala de problemas de pressão e, por último, fala de problemas no console de freios, com o trem de pouso acoplado. Então, eu não considero que são tão rotineiros ou tão leves. Mereceria — aí é que eu digo, em nome da ANAC —, tendo essa linhagem... Talvez, a partir de agora, já que nós temos também uma função preventiva, vai-se olhar quando um problema volta a se repetir numa aeronave e se vai acumulando e acaba causando problemas como o que ocorreu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado Efraim.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dois minutos com o Dr. Marcos.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Muito obrigado. O que eu ressalto disso aqui é que pelo menos essas... as últimas... Aqui, a do dia 13/7, todas elas foram lançamentos feitos pela própria manutenção. Então, isso é sinal de que os *checks* aqui do momento — não sei se foi um *check* de trânsito ou um (*ininteligível*), não consigo ver por aqui, teria que... é o que eu falo que tem que aprofundar a pesquisa — foram feitos pela manutenção. Ou seja, ações preventivas



de manutenção na verificação da aeronave, antes de liberá-la. Então, eles fazem a verificação, reportam qual foi a ação... Estou falando aqui da filosofia que foi aplicada, não da ação propriamente dita. Então, a manutenção fez a verificação, reconheceu algum tipo de atitude a tomar, tomou e deixou registrado. No que se fala aqui... Por exemplo, na primeira... Vamos considerar que isso aqui seja a plenitude da informação. Da hora em que está reportado o limite em que atingiu ali a vibração no motor 1, atingindo 3,2 na partida, e a manutenção diz que está dentro dos limites operacionais... E é o que eu estou falando: exige uma pesquisa mais aprofundada para que eu vá à documentação da aeronave para saber se 3,2 realmente é limite, está dentro da faixa de operação. Mas se está reportado dentro do limite operacional, não se pode impedir o avião de sair.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas foi programada uma ação de manutenção no pernoite.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim. Obviamente que a tendência é como a gente faz também na fiscalização. O senhor bem falou, o senhor foi exatamente correto: mesmo que dentro dos limites a gente vá conseguindo traçar — e ele está aqui para não me deixar quebrar o meu compromisso de verdade —... Faz-se uma análise de tendência. Se, mesmo dentro do limite, aquele componente está tendendo a atingi-lo, com certeza vai-se programar uma ação de manutenção mais aprofundada, uma parada da aeronave dentro daquilo que a linha de tendência está nos apontando. Estou passando aqui em filosofia, não em ação propriamente dita. Eu peço só que me perdoem, porque eu não disponho de dados para falar sobre a ação.

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Se o coronel me permitir, eu queria fazer só uma observação aqui. Está mencionado na ação corretiva o TSM. O TSM é o manual do *trouble shooting* da Airbus que tem o procedimento recomendado para responder a essa ação. Então, isso mostra que o técnico usou a documentação própria, verificou de acordo com aquele manual o que eu tenho de fazer. Nesse TSM, nesse procedimento que aqui está escrito, que é o 773000810828, ele diz e determina quais são os limites da operação desse motor, até onde ele pode ir. Tendo essa informação, o técnico e a engenharia podem decidir liberar o avião, porque ele está considerado dentro das regras e dos



parâmetros aceitáveis para o voo. Isso não significa, exatamente como o coronel disse, que mais tarde se faça uma verificação para repor os níveis, ou o nível normal, que é sem vibração.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não parecia tão normal, porque aí, no dia 10, problema no motor, de vibração, de novo. Então...

Já está terminando o meu tempo. Vou concluir, Sr. Presidente. Depois, V.Sas. podem terminar as explicações. Mas no meu modo de entender fica bastante claro que houve omissão da TAM na questão técnica das suas aeronaves, em que se tentou forçar ao limite, ao máximo. E quando se trata de vidas não se pode esgotar as possibilidades e os limites de operação de uma aeronave, como esses *checks* de manutenção feitos e apresentados aos senhores nos reportam. A aeronave estava no seu limite, pois em 10 dias apresentou problemas de pressão, problemas de vibração no motor e problemas no trem de pouso, no sistema acoplado de freios.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a intervenção ao nobre Deputado Efraim Filho, vamos passar ao primeiro inscrito da lista, o nobre Deputado Otavio Leite, encerrando às 12h25min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Coronel Santos, Dr. Mário Antônio, meus cumprimentos a ambos. Sr. Presidente, colegas, dezembro de 2006, dentre os vários instantes problemáticos em relação ao tráfego aéreo brasileiro, foi um mês muito difícil. Aliás, a ANAC entendeu como tal. Foi um período difícil, segundo afirmou a ANAC, em uma auditoria destinada a examinar o que aconteceu em dezembro de 2006, sobretudo entre os dias 20 e 26 de dezembro. Nessa auditoria, a ANAC observou que a TAM fez 66 manutenções não programadas naquele mês de dezembro, em uma frota tida à época de 95 aviões, sendo 78 na malha doméstica. A Agência, portanto, considerou que aquele foi um período difícil. A TAM, por sua vez, disse àquela altura que o controle do tráfego aéreo fora responsável em si por 67% dos cancelamentos que a TAM julgou executar dos vôos naquele período.

O relatório da ANAC sobre esse caso... E eu aqui verso sobre dezembro de 2006, um pico. Peguei um retrato. Vamos tirar um *flash* aqui, um diagnóstico. Vamos dar uma mergulhada nesse aspecto. Foram vários os instantes em que os transtornos chegaram aos níveis de gerar desespero à população e prejuízos à economia. Não vou entrar nem na questão dos acidentes em si, mas dos ene



problemas nesse cotidiano terrível que tomou conta dos aeroportos e céus do Brasil de um ano para cá.

O fato é que o relatório da ANAC basicamente conclui que os problemas de manutenção da TAM e os problemas do tráfego aéreo se fundiram, e não se pode, portanto, afirmar que a empresa tenha falhado acerca do drama de dezembro.

A TAM, por sua vez, diante dessa auditoria, negou esse tipo de afirmação, dizendo que as manutenções eram adequadas, quando não possíveis de se executar nos aeroportos programados, se faziam em outra base.

Aqui acabamos de ter um retrato muito preocupante, tendo em vista o conjunto de problemas apresentados nos 10 dias precedentes ao dia 17 de julho. É normal isso?

Bom, o fato é que houve uma auditoria que, portanto, chegou a essa conclusão. Tratou-se de um período difícil. Houve 66 manutenções não programadas. E eu pergunto, coronel: o senhor participou dessa auditoria?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não. Não participei não. Essa auditoria, quando ela foi instaurada — lembro assim da instauração dela, em razão... os motivos o senhor muito bem explanou —, me foram requisitados, se não me engano, 4 técnicos para atuar nessa auditoria. Mas não houve a inserção da Superintendência no tocante ao escopo de suas funções nessa auditoria.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - De quantos técnicos o senhor dispõe na sua Superintendência?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu tenho hoje, se considerar o pessoal efetivo... Quando falo efetivo, não é novidade para ninguém que o efetivo da ANAC é um pouco complexo; tem várias fontes de contratação. Mas quando eu falo de efetivo da ANAC, é na faixa de 300 pessoas especificamente, diretamente ligadas à atividade-fim. Não significa dizer que são 300 pessoas na ANAC trabalhando nisso. Digo especificamente nas atividades... vamos chamar de atividades de campo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sendo certo que as companhias têm as suas equipes mecânicas e que, obrigatoriamente, devem seguir as exigências estabelecidas em manuais do fabricante da aeronave; sendo certo que a Superintendência tem o escopo de observar a segurança, zelar pela segurança na



aviação, o senhor tem técnicos capazes de aferir se aquele procedimento de manutenção foi executado de forma adequada, segundo os manuais estabelecidos pelo fabricante?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O sistema que a gente fala de fiscalização... É impossível — acho que já falei hoje aqui — a gente acompanhar todas as tarefas, todos os eventos. Eu acho que deixei bem claro. Agora, na hora em que a gente verifica como foi realizado o processo e chegando inclusive até a verificar — quando é possível verificar — resultados, é possível sim. Os nossos técnicos têm condições, são treinados para isso, para verificar qual é a metodologia determinada pelo manual de manutenção do fabricante e verificar se a empresa efetivamente está cumprindo os procedimentos de acordo com aquele manual. Repito, por gentileza, se o senhor me permite: volto a insistir, nós não acompanhamos todos os eventos de manutenção, mas nós temos plenas condições de, em verificações, auditorias e inspeções, verificar se a empresa efetivamente cumpre ou tem... continua com a capacidade de cumprir o que determina o regramento técnico sobre a aeronave.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Quero crer que são 2 os aspectos em relação a uma fiscalização de uma manutenção, se foi bem feita ou não. Um aspecto: verificar se os procedimentos emanados de um receituário do manual foram observados; dois — procedimentos do ponto de vista doutrinário, teórico —: se na prática, de fato, foram executados. É um outro aspecto.

O que eu quero dizer é o seguinte: o senhor tem técnico capaz de fazer, se o senhor assim quiser, uma checagem se, do ponto de vista mecânico, o técnico da TAM agiu corretamente ou não? Não quero saber de manual. Se por um acaso a manutenção da TAM diz: *“Olha, o manual diz que nós tínhamos de adotar essa, essa e essa providência e nós fizemos. Pegamos a peça, colocamos etc.”* Muito bem, aí vem o relatório: o.k., supervisionado. Aqui está, estou de acordo. Não, eu não quero isso. Eu quero como se fora o próprio mecânico. O senhor tem gente apta a exercer esse papel?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É o que eu volto a falar: os nossos inspetores são treinados para verificar a conformidade do processo, chegando inclusive ao resultado. Nessa linha, se nós obtivermos indicadores,



durante a verificação do processo, de que há problemas na execução, nós vamos chegar à execução e vamos verificar. Obviamente que nem todas as tarefas são de fácil observação em sua execução. Um procedimento, vamos imaginar aí, talvez um reparo ou uma recalibração de um *software*, alguma coisa, dificilmente a gente vai conseguir acessar. A gente vai ter de buscar por outros mecanismos o resultado. Mas, com certeza, se necessário for atingir o resultado, nós temos condições sim.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor não acha certo, se cabe à ANAC homologar a possibilidade de uma empresa ter uma aeronave xis cruzando os céus do Brasil e se há regras de segurança sobre ela, a ANAC ter, nos seus quadros, técnicos absolutamente aptos a proceder à mecânica, a conhecer da mecânica da aeronave, para, uma vez necessário, poder avaliar se a mecânica da empresa está sendo feita corretamente?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Isso é muito salutar, com certeza.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Mas não é feito.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É feito em... Eu diria que é uma posição complicada de colocar. Nós não conseguimos fazer no que se chamaria de ideal — o ideal seria os 100% —, mas nós freqüentemente temos técnicos nossos efetuando cursos sobre as aeronaves, inclusive de sistemas específicos de cada uma das aeronaves. Digamos, a parte toda de *displays* da Airbus a gente tem técnicos que fazem. Na parte de motores da linha CFM, por exemplo, temos técnicos com curso. Então, não se atinge um patamar ideal, obviamente, mas que temos os técnicos temos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O fabricante disponibiliza esses cursos?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O fabricante e, por vezes, as empresas. As próprias empresas...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, eu acho que seria muito interessante, Sr. Relator, para a construção do nosso discernimento, saber como se processa na prática a realização desses cursos. Quantos foram os cursos? Em Airbus 320, quantos são os técnicos que teriam condição, hoje, por exemplo, de fazer um *check-up*, se porventura decidíssemos, numa aeronave X, no aeroporto Y, agora, para identificar se a manutenção está sendo adequada, para fazer, por



amostragem que seja, uma identificação regular? Esse seria um dado muito interessante.

Finalmente, queria indagar ao senhor, que tem uma experiência em segurança de vôo: se, há cerca de 6, 7 anos pretéritos, o que tivemos de dados revelam que as aeronaves eram usadas durante o dia, no máximo, 10 horas de vida útil, e hoje é quase 60%, 70% a mais, em pouco tempo, o senhor, em função disso, de as aeronaves serem usadas muito mais tempo, o senhor se preocupa, em função disso, ou isso não tem a menor fundamentação para ter algum tipo de preocupação adicional?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, mais uma vez, agradeço a oportunidade, porque eu conseguiria até, a partir daí, trazer um esclarecimento um pouco maior. Eu volto há questão de 3, 4 décadas, um pouquinho para trás, onde se usava uma filosofia de manutenção diferente, era a MSG2. Então se reuniam várias tarefas, parava-se a aeronave por 1 dia, 2, 3, inteiros, para que se fizessem todas as manutenções pendentes e mais as programadas para aquele “*check*” — entre aspas. A partir desse período, começou a ser desenvolvida — e hoje é aplicada em larga escala nos projetos atuais — a filosofia MSG3, que atribui a possibilidade de serem executadas tarefas isoladamente, uma por uma, aproveitando os intervalos de parada das aeronaves e um período durante o dia destinado à manutenção preventiva. E isso por quê? A questão não é técnica. A questão basicamente foi mercadológica. Não se concebe um investimento na ordem de, talvez, 50, 60 milhões de dólares — não sei quanto custa um Airbus, mas, talvez, nessa faixa —, e ele ter que ficar dois terços do dia parado. Eu não sou especialista em mercado, mas acredito que não fosse uma atividade economicamente muito viável. Então, as filosofias de manutenção foram se adequando juntamente com o projeto da aeronave. Então, a aeronave foi projetada, a aeronave foi concebida, no seu projeto, para que ela seja usada efetivamente no máximo de horas disponíveis ao dia. Eu pego... Volto ao exemplo da TAM. Por acaso tive a oportunidade de ler — talvez até dentro desse próprio relatório de auditoria de dezembro, não me lembro se foi nesse documento ou se foi em outro, não me recordo — que a despachabilidade das aeronaves é de 14 horas diárias. Essas 14 horas não significa dizer que ela voe 14 horas. Significa dizer que ela está



disponível para uso durante 14 horas. Nessas 14 horas, algumas frações de horas são utilizadas para manutenções de trânsito e até mesmo alguma ação ou outra corretiva que venha a surgir. De maneira que, do dia de 24 horas, sobram 10 horas para que se faça uma efetiva manutenção programada ainda. Ou seja. Não sei se me fiz explicar. Ou seja, nós temos, na verdade, um terço do dia disponível para a manutenção programada bloqueada, embora a filosofia de manutenção seja a da utilização máxima continuada da aeronave. Isso não só para o airbus, como para a linha boeing também, já de algum tempo, se não me engano a partir do 737-300 para cá. Então, essa é a filosofia hoje.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Otavio Leite, o tempo de V.Exa. esgotou-se.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado. Só para fechar. O Brigadeiro Saito afirmou recentemente que o avião presidencial do Brasil não pode decolar com reverso pinado. O que é que o senhor acha sobre essa afirmação em termos de segurança de vôo? E, de mais a mais, só para saber: 60 milhões, Dr. Mário, custa um Airbus 319 mais ou menos?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu não sou um homem...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor venderia por quanto um agora para Brasil?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eu não sou um homem de *marketing*. Então, eu não sei os valores exatos. Sei que um 320 ronda esse valor...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sessenta milhões de dólares?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Depende dos modelos. O 340 será mais, o 380 por aí.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Serão 120 milhões de reais, alguma coisa do gênero?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Eventualmente, mas...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O aerolula custou quanto? Não custou 200 milhões?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos agradecer ao nobre Deputado Otavio Leite a participação...



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor tem idéia de quanto custou?

O SR. MÁRIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA COLAÇO - Não tenho idéia.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ...e vamos passar ao próximo inscrito, o nobre Deputado Pepe Vargas, terminando às 12h40min.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhores depoentes, antes de mais nada, eu queria só fazer uma correção ao nobre Deputado Otavio Leite. Não existe aerolula, existe o avião presidencial, que é propriedade da Força Aérea Brasileira, portanto propriedade do povo brasileiro. Acho que a gente tem que dar o nome às coisas que efetivamente são. Eu tenho certeza que nenhum Deputado desta Casa vai imaginar que cada vez que o Presidente da República Federativa do Brasil precise ir viajar a um país, vá para o exterior, ele teria que depender de locação de algum avião, que custaria muito mais caro, ou então na dependência de ver se no mercado tem algum avião para ser locado ou coisa do gênero. Então, não existe aerolula, existe o avião presidencial, que é propriedade da Força Aérea Brasileira, e nesse sentido, propriedade do povo brasileiro, porque tudo que é da Força Aérea Brasileira é patrimônio do nosso povo. Acho que essas coisas são importantes no momento em que o Deputado tenta dar aqui uma estilingada na questão política, que faz parte também do nosso debate aqui.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu não tive a intenção de classificar politicamente essa questão. Apenas o preço me chamou a atenção e a questão do reverso pinado, só isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E com certeza, se alguém for botar na ponta do lápis a existência de um avião de propriedade do Estado ou o Estado, cada vez que o Governo tem que se deslocar, estar locando no mercado, vai ficar muito mais barato a compra do que a locação. Sem falar que o problema do antigo boeing, que eu não me recordo o número...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O famoso Sucatão.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É, popularmente apelidado de Sucatão. Era uma aeronave já ultrapassada, que tinha um alto consumo de combustível, enquanto que o avião atualmente utilizado tem menor consumo de combustível. O



avião anterior inclusive nem tinha mais autorização para, em alguns aeroportos, pousar por ruído excessivo etc... Enfim, então, é lógico que o Governo brasileiro precisava comprar um novo avião para servir à Presidência da República. E quando o Presidente da República se desloca, de mais a mais, nessas viagens, ele leva comitivas, com empresários, com membros do Parlamento, para que o Estado brasileiro se faça representar em missões comerciais, em missões de caráter diplomático, como qualquer nação do mundo o faz. Seria impensável que não fosse assim.

Bom, feito essa pequena digressão, quero me ater ao assunto. Quero perguntar concretamente ao Cel. Marcos Tarcísio Marques dos Santos algumas, ou melhor, retomar algumas questões. A ISRBH 121-189 — esse é o tema que eu gostaria de esgotar aqui, se possível, com o senhor. Uma instrução dessa ordem, pelo que eu entendi é o seguinte: ela foi produzida no âmbito de uma gerência, que agora não recordo o nome, que está subordinada à sua Superintendência. Então, algum técnico, no caso foi o Sr. Schittini o técnico que teria elaborado essa IS. Confere isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, obrigado pela oportunidade novamente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Só bem objetivo, porque eu só tenho 10 minutos.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, sim. A idéia realmente partiu do Comandante Schittini.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Do Sr. Schittini?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, ele faz a norma, digamos assim, não é? Vou chamar de norma aqui.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Elabora um texto-proposta.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Elabora um texto.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Texto-proposta.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Um texto-proposta. Esse texto-proposta depois ele tem que submeter a quem, à gerência dele?



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - À Gerência-Geral, à Gerência-Geral de Padrões... O Comandante Schittini ele é o Gerente de Avaliação de Aeronaves.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ele está subordinado à Gerência-Geral de...?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - De Padrões Operacionais.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - De Padrões Operacionais. Quem é que é o gerente dessa área?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É o Coronel Osmar Silva.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Coronel...?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Osmar Silva.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Osmarcio. O.k. Então, ato contínuo, ele faz o texto-proposta e encaminha para o gerente da área, que é o Gerente-Geral de Padrões Operacionais.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Operacionais.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. Se essa gerência achar que tem pertinência esse texto-proposta, aí segue para a sua superintendência?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim. Eu vou explicar a metodologia depois. Se o senhor me permitir, eu até explico. Mas os passos são exatamente esses.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.K. Esses são os passos. E depois, se houver pertinência, a sua superintendência encaminha para a diretoria colegiada?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E aí a diretoria colegiada vota, digamos, decide. E aí, tão-somente aí vira uma norma efetivamente.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É mais ou menos isso.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Isso.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. Bom, no caso específico dessa norma, da ISRBH 121-189, em algum momento chegou às suas mãos um protocolo, algum documento devidamente oficializado, com protocolo, com número, com processo, etc?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não. Não chegou. É o que eu falei aqui. O senhor me perdoe até a minha... novamente falar, né. No dia 29/06/2007, nós temos protocolo de um texto muito parecido, muito similar a esse, protocolo esse na Gerência-Geral de Padrões Operacionais, quer dizer, no escalão superior ao setor do Comandante Schittini, texto esse logicamente que está no seu procedimento de análise, porque...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Isso no dia 29 de junho agora.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Isso, 29 de junho.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - De 2007?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - De 2007.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas a ISRBH 121-189, segundo eu vi ali é de 31 de janeiro de 2007.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Depois que eu tomei conhecimento, que eu vim saber um pouco mais sobre esse escrito, o que foi para a Internet data de 31 de janeiro, mas ela tem outras datas até em minutos que eu fui conseguindo acessar na minha busca. Mas protocolo firmado ao escalão superior é do dia 29 de junho de 2007, partindo da Gerência de Avaliação de Aeronaves.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Gerência de Avaliação de Aeronaves. O k. Bom, então, nesse caso, a ISRBH 121-189 nunca teve um protocolo formal...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não, não teve, não teve.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ...que tenha seguido o fluxo?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não. Não houve.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Bom, aí no processo ali diz assim: distribuição. Na distribuição tem várias siglas: AE, D.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Certo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O que quer dizer essa sigla. O que quer dizer essa... O que é AE?



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu não conheço essas siglas aqui. Essas siglas realmente eu não conheço.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - AE, E, EN, IA.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Essas siglas só se fazem efetivas depois que o ato aprovatório existe.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - IF, SE, SR, TA.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu realmente eu não conheço...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas o que é? São órgãos internos? O que é ?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Talvez sejam setores. Eu não... Eu não tenho... Eu não tenho hoje...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Porque a idéia de distribuição é essa, né? Está sendo distribuído para alguém.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, sim, sim. O que eu queria deixar firmado, Deputado, se V.Exa. me permitir, eu não tenho conhecimento de como é procedida a... qual é a metodologia aplicada de protocolo de distribuição. Eu até identificaria os interessados a conhecer, sim, em caso de aprovação, mas não o que significa exatamente. Essa é uma coisa que não compõe a minha superintendência essas siglas aqui. Então, se o senhor me permite, em razão do compromisso de verdade, optaria por não dizer.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E o que chama a atenção é que por fim tem lá, tem AE, D, EN, IA, IF, SE, SR, TA, e, por fim, Internet.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, é justamente o que eu falei. Como eu não conheço a metodologia de distribuição após aprovação, eu evitaria mencionar. Eu acredito, acredito, aí se me perdoe, fora...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Agora, como é que pode, como é que pode uma norma que nunca foi aprovada ter inclusive uma numeração: 121-189?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O nosso procedimento interno está instaurado, e eu acredito muito nele. Eu estou aguardando muito esse procedimento interno nosso.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Por fim, deixando agora o aspecto formal, porque me parece bastante claro que não houve uma norma aprovada,...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ...tanto que nunca teve deliberação da diretoria colegiada, e também tem que esclarecer como é que foi esse trâmite interno, e que o procedimento investigatório interno deverá fazer. O Sr. Schittini disse aqui que ele encaminhou para o gerente dele. O senhor tem conhecimento disso, se ele encaminhou para o gerente dele ou não?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - No dia 29/06/2007 um texto muito similar, que nós já acessamos, inclusive com uma numeração dita diferente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não, não falando da norma específica. Eu perguntei objetivamente para ele aqui.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Porque há protocolo hoje, é o que eu estou falando, é um texto muito similar que está como ISRBH 121-1014, mil e catorze. É um texto muito similar, realmente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas anterior a isso a gerência geral de...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Anterior a isso não há protocolo formal. Veja bem, até onde foi a minha pesquisa de protocolo, eu não encontrei nenhum protocolo informal, e eu dificilmente consigo imaginar que tenha havido.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor tem idéia de como esse documento foi parar naquele volume que foi encaminhado ao Judiciário?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Também não tenho idéia, como já disse aqui, reforço a minha colocação. Participei da reunião junto com Dra. Denise, Dr. Paulo Araújo, Coronel Gâmbaro, junto a nossa Desembargadora, Dra. Cecília, e a minha fala ficou exclusivamente restrita aos dados e parâmetros de análise de *performance* de pouso das aeronaves 737-700, 800 e Fokker 100. Apresentei para ela toda a metodologia de cálculo a partir da certificação de produto



e de como a gente verifica a operacionalização disso, inclusive até ilustrativo sobre como se processa esse cálculo e como seria o real desenho da trajetória descrita pelas aeronaves em razão da distância real de parada e o que se requer como comprimento mínimo de pista.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Deixando de lado então esses aspectos formais, que são muito importantes obviamente, tem alguma autoridade aeronáutica, em nível internacional, que adota aquele texto proposta enquanto norma, digamos?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu desconheço. Inclusive, no que foi mencionado, não é, sobre uma fundação, a *Flight Safety Foundation*, aqui numa leitura rápida o senhor verifica que em todos momentos, quando a gente fala em *actual landing distance*, que é a distância real de parada, que é exatamente a linha básica para que se calcule o comprimento mínimo requerido de pista para uma operação, ele fala que é sem potência em reverso. Eu desconheço qualquer *performance* de pouso...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, não tem nenhuma aeronáutica internacional que adote este...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Para *performance*... Eu não conheço nenhuma metodologia... Eu não sou especialista na área de certificação de produtos, volto a dizer. Então, eu estou trazendo aqui o que eu conheço em razão da minha necessidade, lógico, funcional. Eu desconheço que haja inserção de potência reversora nas *performances* de pouso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Era essa a pergunta. Se me permite, Presidente, só um rápido comentário. Nós estamos diante, então, de uma norma que não era norma, não sabemos quem colocou ela na Internet, quem numerou ela, e, ainda por cima, uma norma que não é adotada em lugar nenhum do mundo e gera toda essa polêmica.

Era isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Deputado Pepe Vargas, vamos passar ao próximo inscrito, nobre Deputado Ivan Valente.



Antes eu vou combinar algo com V.Exas., porque nós temos audiência hoje da Dra. Cecília Maria Piedra Marcondes, que é Desembargadora Federal do Tribunal Regional Federal da Terceira Região, e de Paulo Roberto Araújo, Procurador da Agência Nacional de Aviação Civil, que estão marcados para as 13h. Então, quero combinar com V.Exas. para a gente ouvir mais dois Deputados. Faríamos um intervalo de meia hora e às 13h30m estaríamos aqui de volta.

Os próximos serão o Deputado Ivan Valente e o Deputado Vanderlei Macris.

Com a palavra o Deputado Ivan Valente, terminando às 12h52min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu queria fazer as perguntas mais ao Superintendente de Segurança Operacional. A primeira pergunta é a seguinte: qual é a ordem de hierarquia, que eu vou listar aqui para o senhor? Se há uma conexão nessa hierarquia? Jorge Velozo foi diretor, demissionário, o senhor, Marcos Tarcísio. O senhor citou agora há pouco quem era o superior do Comandante Schittini, que é o Coronel Osmâncio...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Osmar Silva.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Osmar Silva. E, depois, então viria o Schittini, é isso.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Schittini. Gilberto Schittini.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas nessa ordem? Tem uma hierarquia isso aí?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É exatamente nessa ordem.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É nessa ordem.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Nessa ordem.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, é isso que eu queria dialogar com o senhor aqui. Olha, eu acho que todo debate que acabou acontecendo nesta Casa a respeito do acidente da TAM e que levantou toda a relação das empresas aéreas com a ANAC, dispositivos de segurança, particularmente essa questão da norma que foi utilizada aqui inclusive pelo Presidente da TAM, quando depôs aqui, pela ex-Diretora Denise Abreu e etc... Agora, eu queria entender o seguinte. O senhor é superior ao Comandante Schittini?



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, teoricamente, eu diria que não pode haver uma divergência cabal entre questões de segurança entre o que o senhor pensa e o que ele pensa. Concorda?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu concordo com V.Exa. A divergência sobre a segurança não há. O que há é uma adequação de uma idéia de melhoria de segurança, com a possibilidade de se praticar essa norma. Vamos extrapolar. Qual é a condição mais segura? Plenamente segura? Seria não decolar. É possível praticar uma norma dessa? Acredito que não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Depende, não é? Às vezes é...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não decolar, não praticar o vôo, seria o não praticar o vôo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Se não há segurança é não praticar o vôo.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim. Da hora em que se concebe que a aviação como meio, como recurso, como atividade, existe ... a certificação... Eu insisto muito nessa tecla, porque realmente é o que vai comandar todas as ações. A certificação de produto é quem vai definir o exato binômio adequado do que se chama aí relação custo benefício ou produto risco, ou qualquer outro nome que se queira dar a essas duas questões. A todo investimento se tem sempre um risco, isso é natural. Então, a certificação do produto é que vai ditar isso, ela é que vai atribuir ao produto o grau de aceitabilidade de operação em razão do que ele oferece de segurança. E da hora em que nós temos listados em documentos pesados, exaustivamente verificados, inclusive com vôos de teste. Um avião desse, para ser aprovado, autorizado a voar com um reversor, ou os 2 reversores inoperativos, vários testes de ensaio na fase de projeto e de certificação foram feitos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, deixa eu colocar...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Nós temos um regramento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Meu tempo é curto, deixa eu colocar uma questão. Eu vou lembrar o depoimento do Comandante Schittini. O senhor



deu dados aqui importantes sobre a aterrissagem na pista de Congonhas. Então, o senhor falou que esse avião frearia em 929 metros; aplicando um coeficiente, ele frearia em 1.488 metros. Se com pista molhada, aplicando o coeficiente, nós precisaríamos de 1.780 metros.

Eu quero lembrar ao senhor que o limite da pista de Congonhas, depois de tudo que discutimos, o limite operacional real não é 1.950, é 1.810 metros. Esse é o limite da pista de Congonhas, operacional. Está certo? Então, levando em conta que o avião não tinha o reverso, ele estava com o reverso pinado, um deles; que a pista era considerada escorregadia por todos os pilotos que desceram — um dia antes, 10 reclamações de pista escorregadia, está certo? —; que o *grooving* não estava operacional, não tinha, eu pergunto ao senhor, eu perguntei diretamente aqui ao Comandante Schittini o que ele faria. Ele diria o seguinte: ele não autorizaria a decida em Congonhas. Não, não autorizaria, com o reverso pinado, naquela pista. Ele declarou isso aqui na semana passada, na quinta-feira.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Ele e acho que qualquer um de nós...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Exatamente. Agora o senhor, que é superior...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não somos especialistas... (*risos*)

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E ele, vamos dizer, que ele também foi a pessoa responsável por formular, patrocinar uma norma. Então ele foi... E ele consultou manuais, como ele disse aqui, do mundo todo. Ele consultou manuais do mundo todo. Então, rigorosamente, nós fomos ao ponto com ele e perguntamos: O senhor acha que deveria descer com o reverso pinado? Ele falou: "*Não!*" O senhor respondeu, agora há pouco, que estava dentro dos padrões operacionais que deveria descer.

Segunda questão: ele colocou que, para ele — diferentemente de outros técnicos da TAM etc. —, o reverso, em caso de pista molhada e alta velocidade, tem um efeito muito importante, e não pouco importante. Muito importante.

Queria que o senhor fizesse considerações a respeito disso.



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, agradeço, mais uma vez, também essa oportunidade de esclarecer. Reporto-me, agora, de volta — novamente, por gentileza, me entendam — meu balizador é a certificação do produto. O reversor, nesse caso desse tipo de jato, é um sistema que até hoje não atingiu, não conseguiu ser demonstrado por fabricante algum de reversor que ele dispõe da confiabilidade necessária a ser tomado como um equipamento essencial. Se a gente impõe que um equipamento que não dispõe de confiabilidade...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só para auxiliar V.Sa. O que o Comandante Schittini falou foi a importância do reversor na pista molhada, porque na pista molhada...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Em alta velocidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... os freios aí teriam maiores dificuldades do que numa pista seca. Então, aí, os reversores seriam importantíssimos para a frenagem da aeronave. Numa pista seca, acho que todos concordam que, com reversor, sem reversor, vai assim mesmo.

O SR. MÁRCIO TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Mesmo no caso de pista molhada, Presidente, o cômputo já é feito sem os reversores estarem operativos, justamente porque ele não oferece a confiabilidade. Se o reversor oferecesse confiabilidade suficiente, ou seja, fosse comprovado que ele não falha, pelo menos dentro daquela margem de probabilidade, seria incluído, e essas distâncias requeridas seriam reduzidas. Agora, da hora em que não se tenha a confiabilidade necessária para que ele efetivamente opere, por segurança, aí, sim, são fatoradas as distâncias reais de pouso para que a gente requeira um cumprimento de pista suficiente para acomodar a aeronave com os reversores inoperativos. Se o piloto conseguiu usar o reversor, é lucro. Se ele não conseguiu usar o reversor por falha; por opção, dificilmente ele o fará...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O que estou querendo chegar aqui é o seguinte...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda tem 2 minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quanto, Sr. Presidente?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dois minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria só colocar o seguinte: o senhor pode verificar que, pelos dados que o senhor deu aqui, numa pista precária, sem *grooving*, escorregadia, no limite, sem reverso... E mais uma coisa: o Comandante Schittini também disse aqui que o peso da aeronave não pode ser medido, tem uma margem de tolerância. De modo que a aeronave poderia ter pousado em Congonhas com pouco mais do que as 64 toneladas. Ela não é pesada antes de sair. É que se calcula uma média do peso dos passageiros e tripulantes, uma média de peso da bagagem etc. Então, quero dizer ao senhor o seguinte: eu não entendo como uma norma que certamente veio com preocupações de derrapagens na pista de Congonhas de um avião da BRA, depois de um avião da Gol; e houve, no dia anterior, uma derrapagem de um avião da Pantanal, que tinha claramente a idéia de que um avião, em Congonhas, corria risco de varar a pista — este é o termo que foi utilizado.

Entendo que, se uma resolução vai parar no *site* — e isso foi o que ele declarou aqui —, se ela está informando à sociedade, às empresas aéreas e tal, é porque ela está válida. No mínimo, é isso. Mesmo que não devesse ter ido, ela está lá, na prática. O senhor também não se sente responsável, já que o senhor era um superior?

Em segundo lugar, quero fazer uma outra pergunta: qual é a pressão que as companhias exercem sobre a ANAC para a liberação? Gostaria de uma resposta muito franca. Entendo que a manutenção dessa aeronave, em particular — e não só pelas questões que o Deputado Efraim levantou, mas porque em 2 dias tinha apresentado 4 problemas: superaquecimento de motor, de trem de pouso, de *spoilers* e do reverso pinado... O senhor colocou como ótima a manutenção da TAM. Então, eu quero entender qual é essa relação que se estabelece entre uma Agência que deve fiscalizar, controlar e regular, e as empresas aéreas.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Com relação à segurança operacional, não há a mínima pressão. Há, obviamente, argumentações, solicitações, dentro de uma colocação de um estudo de engenharia — no caso da manutenção, de um estudo de engenharia feito e colocado pelas empresas, estudo este que tem que estar muito bem fundamentado em dados técnicos aprovados, e



que nós avaliamos, nós analisamos e verificamos até onde se pode trabalhar aquela proposição na empresa. Agora, pressão não há. É impossível que haja pressão na questão de segurança operacional. Na contrapartida, nós também não podemos distorcer os dados de certificação originais da aeronave. Essa seria a contrapartida. Se o senhor me permite, Deputado, os dados reais — isso, pelas informações que se tem sobre a ocorrência do avião da TAM —, ele estaria submetido a um vento de proa de 6 nós, ele estaria em torno de 62.700 quilos, e o máximo permitido de peso para ele, naquela condição da pista 35, esquerda, molhada, era de 64.500. A distância requerida... A temperatura naquele dia estava em torno de 20 graus, se não me engano, 17, 18, mas a variação que se tem aqui de ábaco é para 5 graus. Então, está dentro da faixa. E a temperatura também não cria alteração nesses valores. De zero a 55 graus, ela não dá alteração de valores. Ele estaria requerendo uma pista de comprimento de 1.721 metros. A pista de Congonhas, mesmo que sejam os 1.810, ainda estaria superior ao requerido, embora a aeronave, por ensaios de vôo...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas, isso, em uma pista em boas condições.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não. São os dados da pista de Congonhas, incluindo, inclusive, condições de pavimento. E, mais um detalhe: a pista já na condição de pós-obra, como todo o seu perfil corrigido. Quer dizer, ela estava, na realidade, em uma boa condição de seu pavimento. Eu não sou especialista em infra-estrutura aeroportuária, mas a pista no pré-obra era numa condição, a pista do pós-obra era uma outra condição completamente diferente, ou seja pavimento e superfície recuperados. Por gentileza, eu volto a insistir: eu não estou abrindo linha de defesa. Eu estou, talvez, tentando trazer uma exatidão maior dos dados. Então, os dados que se tem são esses. Então, com relação à pesagem da aeronave, a margem que entra de carga no porão, ela tem uma confiabilidade altíssima no despacho. A questão do passageiro se faz por uma média que não quebra as tolerâncias que os próprios ábacos dos aviões permitem. Muito em particular — eu não tenho profundo conhecimento da aeronave, mas posso dizer isso com certeza —, ele tem sistemas automatizados de se fazer uma checagem, pelo menos em ordem de grandeza desse peso, ou seja, dentro de um



limite que não venha a interferir na operação. Então, a questão, pelos dados que se tem, formais, de 62.700 quilos, se não me engano, ele estaria abaixo do máximo permitido para aquele pouso. A pista, com o que sejam os 1.810, está também com o comprimento real acima do requerido, que seria de 1.721. E se sabe que a parada desse avião comprovadamente deveria ocorrer próximo aos 929 metros, sem o uso de qualquer dos reversores. Portanto, é o que se fala. A investigação do acidente será muito importante justamente para tirar essas nossas dúvidas. O senhor, por gentileza, me perdoe a franqueza — a verdade existe, mas a fraqueza pessoal —, eu também estou curioso pelo resultado das investigações, da hora em que, dentro do que se tem planejado, a correção existia. Eu não estou em linha de defesa alguma. Eu estou sendo efetivamente realista e verdadeiro. As condições reais de momento e o meu aguardo pelas investigações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Pois não. Agradecendo a participação do nobre Deputado Ivan Valente, vamos passar...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, Sr. Presidente, só uma questão conclusiva, não para perguntar, só para conclusão.

Eu entendo que é há uma contradição entre o depoente e um subordinado, mas que elaborou a norma. E eu queria gravar isso aqui, para a CPI. Em segundo lugar, queria só colocar o seguinte: eu quero deixar a minha posição já formada, de que eu entendo que não há, rigorosamente, uma interlocução dentro da ANAC. Não há hierarquia real dentro da ANAC, entende? E também não há autoridade sobre as empresas aéreas. Isso não é para o senhor, é para o Relator. E eu vou defender que o fato de as Agências terem sido criadas para regular, para controlar e para fiscalizar e não o fazem porque estão submetidas ou ao poder econômico ou a uma falta de interlocução em que não se pode cobrar um responsável, mostra que é melhor ter alguém que responda pelo Poder Executivo do que essas agências subordinadas ao poder econômico que funciona no setor.

Então, queria colocar essas últimas questões.

Agradeço a tolerância de V.Exa. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Ivan Valente.



Vamos passar a palavra ao último orador de hoje à tarde, Deputado Vanderlei Macris, terminando às 10h09, quando encerraremos, suspenderemos a sessão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, quero agradecer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perdão, às 13h09. Desculpem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, obrigado. Quero agradecer ao Sr. Mário Antônio e ao Sr. Marcos Tarcísio pela colaboração.

Eu queria fazer uma pergunta ao Sr. Marcos Tarcísio: o senhor foi chefe da Coordenadoria de Vigilância Operacional do DAC?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, fui.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quais eram as suas atribuições no DAC e agora na ANAC? Qual é a diferença de ambas as atribuições que o senhor teve?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Quando a gente fala em... no geral, qual é a responsabilidade, não difere. A segurança operacional, ela praticamente se manteve, ela veio como era o antigo Subdepartamento Técnico Operacional. Mas, quando se fala em atividades, a estruturação da ANAC não permitiu que se herdasse a mesma estrutura do DAC. Foi, inclusive, um trabalho muito difícil de fazer a acomodação regimental, para que não se perdessem as atividades, dentro desse escopo de responsabilidade, numa estrutura que estava infinitamente menor, como menor capacidade de distribuição deliberativa. Isso nos deu um trabalho muito grande. Mas, basicamente, se trabalhava na mesma... Vamos dizer, como falei aqui no início, numa proposição de normas ou de adequação de normas, na certificação operacional de empresas aéreas, de empresas de manutenção aeronáutica, de escolas de aviação, centros de treinamento — acho que não esqueci mais —, na certificação de pessoal também e na fiscalização exercida através de auditorias, de vistorias, inspeções de aviação civil, verificação de proficiência técnica, vôo de acompanhamentos operacionais, vôo de avaliação operacional, inspeções de rampa...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso no DAC?



O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Por gentileza, me perdoem a memória se...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso tudo no DAC?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - No DAC. E, hoje, a gente preserva essas atividades dentro da ANAC...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Todos idênticas às responsabilidades que o senhor tinha no DAC?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É. Colocando claro que a estrutura hoje organizacional da ANAC me cria um pouco de dificuldade...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Que dificuldade cria para o senhor, Sr. Marcos ?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Só agilidade.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Agilidade?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Um pouco mais de agilidade.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Afora isso, as atribuições que o senhor tinha no DAC são as mesmas que o senhor tem na ANAC?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim. Com relação à eficácia, negativo. Ela se mantém a mesma.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Negativa?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Com relação à eficácia, nós mantemos a mesma eficácia do tempo do DAC em termos de segurança operacional.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sei.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Desculpa o...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quando o senhor trabalhava no DAC, o senhor se utilizava de passe livre na companhias aéreas?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Na época de DAC, o passe livre sempre foi um instrumento de locomoção, não é? Logicamente, vinculado às missões de... ou missão de fiscalização, de auditorias, deslocamentos em geral.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Na ANAC, o senhor se utilizou de passe livre?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Olha, possivelmente, sim. Eu não afirmaria, mas é bem possível que sim. Eu não me recordo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tem idéia de quantas vezes?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não teria idéia. Não teria como precisar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Para alguns familiares, houve?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Houve *up grade* solicitado?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nem pelo senhor, nem por familiares?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, obviamente que não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor utilizou 25 passagens gratuitas da TAM, em julho, agosto e dezembro de 2006. O senhor se lembra disso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - O senhor chama de passagens gratuitas o passe funcional, o passe livre?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O passe livre.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É, possivelmente, sim. É o que eu estou dizendo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Passe livre, passagens gratuitas.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É o sistema de transporte que nós tínhamos, que nos era disponibilizado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. usou 25 passagens, possivelmente, usou a passagem e não se recorda com exatidão que tinha usado?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não, não consigo recordar com exatidão, não. Eu gostaria muito de ter trazido esse dado. Se o senhor me permite, Deputado, nós fazemos a solicitação de missão, e o recurso de



transporte não compete à Superintendência de Segurança Operacional determinar, se o senhor me permite essa colocação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu me socorro de dados solicitados pela CPI, que estão em nosso poder aqui.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - *O.k.* Obrigado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não ficou muito claro para mim a responsabilidade que o senhor tem na Coordenadoria de Vigilância Operacional no DAC, enquanto estava lá, e agora, na ANAC. O senhor poderia dizer mais claro para mim e especificar os pontos? Quais são os pontos da sua responsabilidade no DAC e agora na ANAC? Isso é importante para um processo de convicção que nós estamos formulando.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Certo. Na Coordenadoria de Vigilância Operacional, a estrutura era dividida basicamente em 2 grandes setores. Tinha a certificação... Era a Coordenadoria de Certificação e a Coordenadoria de Fiscalização. Basicamente, acontecia isso. A característica que acontece é que a Coordenadoria de Vigilância Operacional não é a SSO de hoje. A SSO assumiu os encargos do Subdepartamento Técnico Operacional. Dentro do Subdepartamento Técnico-Operacional, além das coordenadorias, nós tínhamos as divisões técnicas especializadas, a de Aeronavegabilidade de Engenharia de Manutenção, a de Licenças e Certificados, que se faz hoje da mesma maneira, tinha a de Operações de Vôo... O Registro Aeronáutico Brasileiro era incorporado nessa estrutura. E também o aerodesporto, que estava vinculado aos aeroclubes e à formação inicial dos pilotos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - E as Coordenadorias... Eu estou extrapolando um pouco a Coordenadoria de Vigilância Operacional, que era apenas um segmento do Subdepartamento Técnico, que, na verdade, é o que foi passado para a SSO.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor opinou nessa mudança?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Como? De...



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nessa mudança, o senhor opinou sobre isso, no momento em que essas alterações de atribuições aconteceram entre DAC e ANAC?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Na transferência do DAC para ANAC?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, sim. Fui... Trabalhei na formulação do Regimento Interno, com certeza.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E foi dentro do que o senhor esperava? Aconteceu isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - É o que eu falei aqui no início. A estrutura permitida pela ANAC, ela me deu um bom trabalho para adequar tudo o que se fazia no antigo Subdepartamento Técnico-Operacional dentro da SSO. Ela me deu um bom trabalho, mas a gente conseguiu acomodar. Preservamos as atividades, em detrimento da estrutura, quando eu falo que a agilidade, nesse caso, ficou um pouco prejudicada, embora não a eficácia.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - No final do ano passado — o meu colega aqui já perguntou, e eu queria que ficasse um pouco mais claro —, não teria havido dificuldades com os controladores, se não teria afetado outras empresas também. Somente a TAM precisou fretar aviões da FAB para honrar as passagens vendidas. O que houve com os aviões da TAM na ocasião? O senhor tem idéia? O senhor acompanhou essa auditoria? Quais foram os resultados? Só para ficar um pouco mais claro isso.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A questão ficou focalizada na TAM.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exato.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Em razão disso, eu consegui ver com pouco mais de proximidade o relatório, não o andamento das auditorias. Eu não participei. É o que eu falei no início: eu forneci técnicos e peritos para essa auditoria. Eu, a Superintendência não participou. Quatro técnicos foram cedidos para isso. E, o que me... Assim, dentro do que eu lembro, é que a TAM realmente teve, dentro da sua problemática de manutenção, vamos assim dizer,



foram 2 eventos marcantes. Esse aí realmente... O que gerou, durante 2 dias, o aumento da quantidade de aeronaves paradas por período do dia — não é por dia — de envolvimento. Então, é uma diferença. É uma crítica que eu faço. Crítica, que eu digo, é observação. Não é crítica no sentido de destruir nem de contra-argumentar, não. Eles tiveram um problema que gerou o que se chama de uma condição *no go*, em Santarém, e horas depois, ou no dia subsequente, também uma condição que gerou *no go* em São Luís. Ou seja, a malha logística para chegar a esses equipamentos... Por gentileza, volto a reforçar: eu não estou abrindo linha de defesa. Eu estou fazendo aqui um relato daquilo que eu vi, dentro do meu compromisso de verdade, tá? Então, ficou quebrada a linha de logística de atendimento. Então, o senhor percebe... Eu deveria até ter trazido aqui para mostrar, foi um gráfico que eu fiz para o meu entendimento, onde o senhor verifica, nesses dias, o cruzamento de todas as aeronaves que ficaram paradas por período do dia. Então, o senhor verifica que, num determinado momento, talvez eu não lembre o quantitativo, talvez 2 horas, 3 horas, chegamos a um total de 6 aeronaves paradas. Mas, no restante do dia, essa quantidade caía para 4, 5, 3. Houve período de estar até com uma aeronave, quando houve só a de Santarém e não houve a de São Luís. Depois que elas entraram, aí a malha — e não entendo bem a sistemática do trilho, não é da minha área —, mas o que eu entendi é que eles fizeram os 2 trilhos se cruzarem em um determinado ponto, se não me engano, Belém, e não se conseguia distribuir, porque os 2 aviões estavam parados um momento antes. Isso foi o que eu concebi. Mas, então, dentro desse quantitativo, vamos dizer aí, as 6 aeronaves paradas por 2 horas em um dia, a gente tem menos de 10% da frota. E numa parcela muito pequena do dia. É uma situação cômoda? Talvez, não. Mas não vi, eu não identifiquei discrepância, embora não tenha... É o que estou falando: não busquei a fundo uma crítica a esse relatório, nem, como segurança operacional, participei desses eventos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Marcos, o seguinte... Só para concluir, Sr. Presidente. Nós temos aí um debate grande hoje: o *grooving* da pista do Aeroporto de Congonhas está pronto, está para ser entregue. De quem é a responsabilidade de autorizar a utilização dessa pista em dias de chuva ou não?



Parece que existe um jogo de empurra aí. Ninguém quer mais assumir essa responsabilidade. Qual é a sua opinião sobre isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Se V.Exa. me permitir, eu volto a afirmar: a questão de pista não é da Superintendência de Segurança Operacional, mas da Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, mas eu queria saber a sua opinião.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - A questão de opinião também é um pouco complicado, quando a gente está sob o compromisso de verdade. O senhor me perdoe a franqueza, eu tenho que dizer isso. Mas o conhecimento de que eu disponho é que só se faz a liberação de uma pista através de um procedimento de homologação quando se tem questões dimensionais afetadas nessa pista. Serviços que são vinculados à recuperação e manutenção não requerem um novo procedimento de homologação. Eu estou trazendo isso aqui, por favor, que fique registrado, como informação, fora do compromisso de verdade, porque não é minha área específica de atuação. Eu deixo bem claro isso aqui. Mas, pelo o que eu conheço, a reposição do *grooving* não requer uma homologação por parte da ANAC. Pelo que me consta, ficaria a cargo do responsável pela execução e coordenação do serviço.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem, no caso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Ao que indica, a INFRAERO. Por favor, fora do termo de verdade, porque não é da minha área específica de atuação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. A sua opinião pessoal. Está bem.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Opinião, eu diria, dentro do que eu conheço.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. Quem autoriza... O senhor é favorável ou contrário à utilização daquele aeroporto em dias de chuva para grandes aeronaves, como o A-320, por exemplo?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Deputado, perdoe-me novamente a franqueza, se estiver dentro do gráfico a permissão...



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa tabela de distância que o senhor usou aí, o senhor podia deixar uma conosco, essa tabela?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, com certeza.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - De pouso do A-320, por exemplo?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Tá, com certeza.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Porque nós temos algumas informações aqui que não batem muito bem com a tabela que o senhor leu aí. Essas informações entregues aqui ao...

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Por acaso, eu conheço, eu conheço essas ilustrações, e realmente elas não são formais. Esse documento aqui é formal.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso aqui não vale, então? Isso aqui foi juntado ao processo, oficialmente.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Não sei a maneira como foi utilizado, mas as informações daí inclusive têm erro. Já identifiquei, inclusive, troca de distância *wet* com distância *dry*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exatamente. Tem erros aqui. São muito diferentes daquilo que o senhor falou agora, aí.

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Sim, sim, bem diferentes.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Foi exatamente nisso que a Dra. Denise se baseou para entregar aquele material para justificar a liberação do aeroporto. O que o senhor diz sobre isso?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Eu volto a dizer, a minha fala com a Desembargadora, a Dra. Cecília, se ateuve ao que eu dispunha de informações formalizadas sobre o desempenho de *performance* de pouso das 3 aeronaves envolvidas. Por acaso, nem o Airbus estava envolvido na época.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor pode deixar uma cópia dessa tabela?

O SR. MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS - Posso, com certeza.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. Sr. Presidente, era isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem, Deputado Vanderlei.

Vamos, então, suspender a nossa reunião, agradecendo a presença aqui do Sr. Mário Antônio de Oliveira Colaço, Gerente Residente do Apoio ao Cliente da Airbus no Brasil e do Sr. Marcos Antônio Marques dos Santos, Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional da Aviação Civil — ANAC, que depuseram aqui nesta Comissão desde às 9h30 até agora.

Então, fica suspensa a sessão, retornando às 13h40.

(A reunião é suspensa.)