



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: 1305/07	DATA: 22/8/2007
INÍCIO: 13h20min	TÉRMINO: 19h13min	DURAÇÃO: 5h21min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h21min	PÁGINAS: 127	QUARTOS: 65

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

SUMÁRIO: Apreciação de requerimentos. Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há falhas na gravação.
Há expressões e termos inaudíveis e ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta por 3 vezes.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 42ª reunião 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.

Não tem ata hoje para votar. Vamos fazer a inversão da pauta, porque hoje estava programado para as 11h votarmos os requerimentos e, às 13h, tomarmos o depoimento do Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, que é o Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da ANAC.

Como houve a Ordem do Dia, teve a questão primeiro do plenário, e nós não pudemos votar os requerimentos por causa da Ordem do Dia. A Ordem do Dia está se encerrando agora, então nós vamos inverter a pauta. O nosso convocado já está aqui e a minha observação é que nós fizéssemos isso da maneira mais célere possível, sem perder em substância. Em seguida, nós então passaríamos à votação de requerimentos. Então, apenas a gente inverte a pauta.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O problema que nós vamos enfrentar, Sr. Presidente, é que temos requerimentos aqui. A minha sugestão é que nós votássemos requerimentos em que não há dificuldade...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas nós vamos fazer isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É porque, se começa a oitiva, depois começa a Ordem do Dia, nós não conseguimos votar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é o que estou dizendo.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Os requerimentos, se não houver grandes polêmicas, acho que a gente podia tentar, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, posso fazer uma sugestão? Os requerimentos de informação que nunca têm polêmica a gente votaria em bloco, e os requerimentos de origem do Relator, para não atrasar o trabalho do Relator, a gente também votaria. O restante apreciaríamos depois. Porque vai correr



o risco de não se apreciar, em função do início da Ordem do Dia da sessão da tarde. Eu não quero passar uma impressão de que estamos atrapalhando o trabalho do Relator.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu estou de acordo com essa proposta, quer dizer, nós damos celeridade nos 2 casos.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputada Solange Amaral.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu queria agregar. Eu acho importante a gente votar os requerimentos. Eu, por exemplo, tenho um requerimento de diligência que eu preciso saber se vamos apoiar, se não vamos, para poder marcar, combinar. Acho que a gente podia tentar, de repente pode ser uma coisa muito rápida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, não é rápido. A nossa experiência aqui... Não dá para a gente dizer.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas nós combinamos aqui, Sr. Presidente, de fazer...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Vamos tentar, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não dá.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ...de informação e de diligência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Nós marcamos com a testemunha para as 13h. Ele já está aí há pelo menos uma meia hora esperando. Não é correto a gente fazer isso. Então, o melhor, o mais adequado seria nós acelerarmos essa oitiva e, em seguida, a gente faz a votação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, eu não sou contra a proposta de V.Exa.. O que eu estou propondo é o seguinte: os requerimentos de informação, do Item 1 ao item 9, mais essa diligência de que a Deputada Solange falou, que é do 10 ao 13, não têm nenhuma polêmica, assim como o de origem do Relator — que só tem do Relator de origem — e o requerimento de item 38, que é convocação do Presidente da INFRAERO. Votaríamos isso agora e depois interromperíamos. Após a oitiva, faríamos o resto. Mas pelo menos os de informação



e os de diligência dessa programação e os de origem do Relator já ficariam apreciados, e a gente teria um ganho.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É rápido, combinamos sem encaminhamento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É só para dar celeridade. Se V.Exa. não tiver nada a se opor e se nenhum Parlamentar se opuser.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E nós faríamos, sem encaminhamento, um acordo.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Vamos tentar, Sr. Presidente, os requerimentos. *(Pausa.)* Vamos votar em bloco, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se estiverem de acordo... Mas acontece que também nós estamos em Ordem do Dia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - No momento em que V.Exa. declara isso, nós não podemos nem iniciar a oitiva, então.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A oitiva?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não pode. É uma testemunha, cujo teor torna-se nulo, em função da Ordem da Dia. Então, nós temos de, neste momento, suspender a reunião até terminar a Ordem do Dia.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Em 2 minutos vai acabar lá, V.Exa. vai ver.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, eu tinha falado com o Inocêncio, que está presidindo, e ele tinha me garantiu que terminaria às 13h a Ordem do Dia. Infelizmente não terminou.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas deve estar terminando, Sr. Presidente. Aí, a gente espera 2 minutos, encerrado, não tendo mais nada aceso aí, a gente volta. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos suspender a reunião e esperar terminar a Ordem do Dia, para a gente fazer a oitiva da testemunha.

Está suspensa, então, até o final da Ordem do Dia.

(A reunião é suspensa.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a 42ª reunião desta Comissão Parlamentar de Inquérito. Eu vou estabelecer um procedimento aqui com os Srs. Parlamentares da seguinte maneira: acatando a sugestão de vários Parlamentares, nós vamos então passar aos requerimentos e que esse prazo não exceda a 30 minutos. Então, chegando em 30 minutos, nós vamos inverter a pauta e vamos ouvir a nossa testemunha, o Dr. Velozo, que já está aqui.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A primeira sugestão que eu faço a V.Exa. é votar em bloco do item 1 ao Item 9, se não houver ninguém em contrário.

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

Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu não tenho, eu não recebi absolutamente nada, nem participei desse acordo. V.Exa. poderia me explicar? Eu não recebi nada aqui e não participei desse acordo. Eu queria saber o que foi esse acordo aí, que vai fazer com que a gente vote...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por sugestão de vários Parlamentares, eu estou fazendo primeiro, como estava programado, a votação dos requerimentos, sendo que nós vamos fazer isso num prazo máximo de meia hora. Então, até meia hora nós vamos tocar os requerimentos. Então, alguém... Vamos aceitar sugestões de como fazer o mais célere possível e, em seguida, após a meia hora, nós vamos então ouvir o Dr. Velozo, que está aqui.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, só para sugerir...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso não vai atrapalhar a oitiva do Diretor do ANAC? Porque quando começar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vai. Nós estamos querendo ver se atrapalha um pouco um, um pouco outro, para não atrapalhar 100% só um lado.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, o Deputado sugeriu — nós já temos a posse da ata, do requerimento e da justificativa — que não houvesse encaminhamento para os requerimentos, aí nós iríamos adiantar bastante.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, aí vai depender de V.Exas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Primeira sugestão: votar em bloco do item 1 ao 9, que são requerimentos de informação. Se não houver...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu peço à Mesa que... *(Pausa.)* Sr. Presidente, pela ordem, eu pediria que a Mesa entregasse... *(Pausa.)*

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu pediria à Mesa que me entregasse a pauta. *(Pausa prolongada.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, tem 3 requerimentos extrapauta, de autoria do nobre Deputado Carlos Willian, e tem um requerimento do Deputado Eduardo Cunha, que pede para retirar de pauta os itens 50 e 51.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É de minha autoria mesmo, mas tem que ser no momento da...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como ele é o autor, então, fica retirado, Francisco, os itens 50 e 51 da pauta. São votações nominais.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, se o Plenário achar que isso vai atrasar a nossa reunião, eu retiro esses requerimentos extrapauta e deixo para incluí-los na próxima.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito, melhor.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Ou então os deixamos para o final. Poderíamos? Se houver tempo, em acordo... Se sobrar tempo a gente vota.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em acordo....

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Acordo pode haver tempo, não vai haver é *quorum*. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Eu retiro de pauta, Sr. Presidente, para não atrapalhar o processo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Retirado de pauta.



Vamos, então, à apreciação dos requerimentos. Vamos à Ordem do Dia e à apreciação dos requerimentos.

Então, requerimentos de informação. Nós temos aqui 9 requerimentos de informação. Como tem sido praxe desta Comissão, vamos, então, esses requerimentos de informação votar em bloco.

Então, em votação, os itens 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 da pauta.

Em discussão.

Para encaminhar o requerimento. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira encaminhá-lo em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão.

Aprovados, portanto, os itens de 1 a 9

Requerimentos diversos.

Item 10 - Requerimento nº 586/07 da Senhora Solange Amaral, que requer a realização de diligência do Aeroporto de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, proponho a votação em conjunto do item 10 ao item 13. Pressuponho, como não é requerimento de convocação, acho que não há discussão. Se V.Exa. permitir...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Estamos de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, se todos estiverem de acordo não há problema. Então, vamos colocar em votação conjunta os itens 10, 11, 12 e 13.

Para encaminhar os requerimentos.

Não havendo quem queira encaminhá-los, em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como se estão. (*Pausa.*)

Aprovado.

Item 14 da pauta - Requerimento nº 604/07.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Questão de ordem.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Questão de ordem, inclusive já decidida por V.Exa. na sessão de ontem, art. 163 e 164 do Regimento Interno.



Independentemente do parecer que já foi apreciado por esta Comissão o art. 163 do Regimento desta Casa fala da prejudicabilidade dos requerimentos que já foram apreciados na mesma sessão legislativa, e o art. 64 fala que cabe ao Presidente da Comissão declará-lo prejudicado.

Então, sendo assim, requeiro de V.Exa, em questão de ordem, que declare esse requerimento prejudicado por já ter sido apreciado requerimento de teor semelhante e ser considerado prejudicado.

E, como segunda questão de ordem sobre o mesmo assunto, por se tratar de sugestão ao Poder Executivo, também já foi deliberado que seria uma iniciativa de relatório, seja parcial ou final desta Comissão, sem entrar no mérito; mérito esse com o qual possivelmente todos nós possamos concordar em unanimidade no futuro.

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

Para contraditar, Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Primeiro, Sr. Presidente, nós tomamos cuidado, porque essa decisão, em questão de ordem, foi levantada pelo então presidente da Comissão em exercício, Deputado Eduardo Cunha. E, no fato inédito, ele pediu ao Relator que apresentasse o parecer e foi votado o parecer, portanto, essa matéria foi objeto de votação.

O segundo ponto, ao contrário daquele pedido, é que isso aqui não se trata mais de uma determinação ou de solicitação ao Ministro da Defesa. Em razão do fato novo apresentado por denúncia da Juíza do Tribunal Regional Federal, dizendo que a Justiça brasileira foi enganada por um órgão do Estado, havendo, em tese falsidade ideológica, fraude processual e falso testemunho, estamos pedindo que se noticie o Ministro da Defesa, independentemente de medidas a serem tomadas.

Nós deixamos de apresentar um pedido, dirigido ao Procurador Geral da República e ao Ministério da Justiça porque hoje foi noticiado que a Procuradoria Regional de São Paulo já propôs abertura de investigação por fraude processual com relação aos documentos juntados pela ANAC.

Terceiro, o fato de ontem é diverso desse. Tratava-se de um pedido de convocação de uma autoridade judicial, portanto, não se aplica a esta matéria.



Entendo que não só por razões de ordem regimental, e se houver essa divergência, eu peço que V.Exa. peça um parecer da Consultoria Legislativa da Câmara, afirmando, desde já que, se V.Exa. acatar, iremos entrar com mandado de segurança contra a decisão de V.Exa e iremos entrar também com recurso no Supremo Tribunal Federal. Iremos pedir um parecer na Consultoria Legislativa para ver qual a posição da Casa que prevalece nessas decisões. Mas entendo, por ser mais honesto, Presidente, que votemos o mérito. Que se exponha se há disposição ou não de convocação, ou melhor, de abertura de um processo administrativo. Até porque há uma série de requerimentos, para mostrar que há 2 pesos e 2 medidas.

Em função das denúncias apresentadas com relação ao aeroporto de Ribeirão Preto, a base do Governo apresentou uma série de requerimentos, que terão o apoio nosso, favorável, pela convocação de autoridades do Governo de São Paulo, tendo por base uma denúncia em relação ao terminal de cargas de Ribeirão Preto. Ou seja, pode-se o mais e não se quer o menos. São 2 pesos e 2 medidas.

Vamos expor essa contradição e vamos enfrentar na votação, pela maioria, para saber qual é a posição em relação às denúncias que não foram feitas pela Oposição — que fique bem ressaltado — pela Justiça Federal que afirma ter sido enganada por um órgão do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Gustavo Fruet e Deputado Eduardo Cunha, o art. 36, do nosso Regimento, diz o seguinte:

“Art. 36. A Comissão Parlamentar de Inquérito poderá, observada a legislação específica:

.....
Inciso VI - se forem diversos os fatos inter-relacionados objetos do inquérito, dizer em separado sobre cada um, mesmo antes de finda a investigação dos demais”.

O art. 37, para complementar isso aqui, diz:

“Art. 37. Ao termo dos trabalhos, a Comissão apresentará relatório circunstanciado, com suas conclusões, que será publicado no Diário da Câmara dos Deputados e encaminhado:



Inciso I, II.....

III - ao Poder Executivo, para adotar as providências saneadoras de caráter disciplinar e administrativo, decorrentes do art. 37, §§ 2º a 6º, da Constituição Federal, e demais dispositivos constitucionais e legais aplicáveis, assinalando prazo hábil para o seu cumprimento.”

Combinado com o parágrafo único do mesmo artigo, nos casos do inciso I, II, III e VI — no caso, aqui, o nosso III — “a remessa será feita pelo Presidente da Câmara no prazo de 5 sessões”.

Portanto, essa matéria, segundo a nossa assessoria, deve versar ou do relatório final ou do relatório parcial, que poderá ser votado por esta Comissão.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, eu faço, então, a seguinte colocação: então que se repita o mesmo procedimento que foi adotado naquele requerimento em que se solicitava ao Ministro da Defesa a abertura de um processo administrativo. Nós não estamos repetindo o requerimento. Diante de fatos novos, estamos pedindo para que se noticie o Ministro da Defesa. Não se trata de matéria a ser tratada em relatório. Até porque o relatório parcial é algo absolutamente questionável. Nós tivemos um relatório com esse nome, apresentado pelo Relator, que não foi sequer discutido ou votado na Comissão. Nós tomamos o cuidado de mudar. Então, que se adote o mesmo procedimento que foi adotado no requerimento anterior.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Para contraditar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deixa eu fazer uma proposta de...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, deixa eu contraditar só o ponto de que o Deputado Fruet falou, até porque aquele requerimento foi por mim colocado em votação e foi por mim encaminhado naquele momento.

São 2 situações. V.Exa, pelo que eu estou entendendo, V.Exa. não proferiu a sua decisão, V.Exa. está colhendo ou tende a colher a sugestão do parecer da Consultoria de que só cabe notificação ou sugestão ao Poder Executivo mediante relatório, seja parcial ou final ,que é uma parte da minha contradita. E essa foi a



base pela qual nós consideramos prejudicados naquele momento. V.Exa. não é obrigado, V.Exa. pode retirar de ofício ou não o requerimento e sequer colocá-lo em votação, sequer apreciá-lo. Agora, a discussão se é teor idêntico ou não é teor idêntico, V.Exa. pode decidir se é ou não é; e, sendo ou não sendo, a sua decisão sobre a forma ou não de fazê-la, sobrepõe a decisão se é ou não é idêntico àquele requerimento já apreciado. V.Exa. tem 2 decisões que pode tomar, ou as 2.

Então, para contraditar a colocação, V.Exa. não tem que se guiar pelo procedimento que foi feito anteriormente a menos que V.Exa. considere idêntico. E se considerar idêntico tem que retirar de ofício.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Uns instantinho, Deputado Marco Maia. O Deputado Gustavo Fruet argumenta que o requerimento é diferente, porque se pede apenas que a CPI noticie o Ministro. Na verdade, o Ministro já está devidamente noticiado. Mas...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não, não, para que fique objetivo, para não dizer que é pegadinha.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto. Exatamente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Noticie, mas que adote as medidas cabíveis.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou ler o restante: “(...) *noticie ao Ministro de Estado da Defesa os seguintes fatos para que adote as medidas cabíveis (...)*”. Então, esse é que nós voltamos ao anterior: noticiar ou oficiar ao Ministro para que ele tome as medidas disciplinares. E aí o entendimento feito — *data venia*, não sou especialista no assunto; tenho que me valer da assessoria — é de que, então, isso só poderia ser feito pelo Presidente da Câmara no relatório final ou no relatório parcial da CPI. Então, sendo assim, eu declaro prejudicado o item 14 da pauta.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só... Pois é, mas isso também é inédito. Eu recorro da decisão de V.Exa. e vou pedir verificação. E nós vamos partir agora para a obstrução. Em cada requerimento, nós vamos pedir o debate, a discussão, porque, Presidente, vamos enfrentar, no mérito... Conversa



franca faz bons amigos. Nós sempre adotamos uma postura de absoluta honestidade e transparência. Mas recorro e informo a V.Exa. que nós vamos propor mandato de segurança. Peço que, antes de V.Exa. receber o recurso, peça à Consultoria Legislativa da Câmara um parecer sobre a decisão anterior e a decisão que V.Exa. está tomando agora, pelo precedente que se abre em relação às Comissões Parlamentares de Inquérito. É mais uma barreira, infelizmente, que se estabelece no trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, se V.Exa. me garantisse a palavra, eu gostaria de...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, a matéria é matéria vencida. Já tomei a decisão, e o Deputado Gustavo Fruet vai recorrer. É um direito dele. Eu apenas a tomei baseado nas informações que tenho. Então, estamos sujeitos a ver revogada a decisão. Não tem nenhum problema, nenhum constrangimento.

V.Exa. quer a palavra, Deputado Marco Maia?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. já colocou como questão matéria vencida. Na verdade, eu ia propor aqui, Sr. Presidente... Porque, na verdade, nós não temos aqui uma divergência quanto ao mérito da questão. Até porque isso deverá fazer parte do relatório final desta CPI. A nossa divergência aqui é só uma divergência de procedimento e de momento para aprovação disso. O que eu queria propor aqui, Sr. Presidente, era que nós encaminhássemos de forma formal à Consultoria Legislativa um parecer sobre a conveniência ou não, a legalidade ou não de se aprovar uma matéria dessa natureza. Por que eu digo encaminhar de forma formal? Para que a gente tivesse assinatura, também, de Consultores Legislativos, que dissessem: olhem, isso aqui é possível ou não é possível de se realizar. Porque aí nós vamos ter a garantia, digamos, legal e tal sobre esse procedimento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nobre Relator, eu queria contraditar um ponto de V.Exa., se me for permitido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Deputado Eduardo Cunha.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu quero dizer a V.Exa. o seguinte: em primeiro lugar, há um parecer da assessoria, que foi o que norteou no momento em que eu estava, e certamente pode estar norteando. Em segundo lugar, eu quero dizer que parecer de consultoria é acessório para decisão. A decisão é e sempre será eminentemente política também. Claro que dentro do princípio da legalidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas, aí, sobre o mérito, não sobre se pode ou não fazê-lo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É, sobre o mérito. E, terceiro ponto, ainda tem a primeira... a premissa da questão de ordem, que já foi apreciada e foi votada. Em última instância, nós vamos votar e vamos derrotar. Só que nós somos favoráveis ao mérito, do ponto de vista... Achamos que o conteúdo pode ser aproveitado no relatório final. Não há divergência de mérito. Nós não podemos é permitir que, passando ao arripio do Regimento, nós possamos aqui fazer um embate político ao arripio do Regimento. Então, haverá o seu momento. Então, eu discordo dessa posição de que a revisão da decisão... Isso serve de recurso que o Deputado Gustavo Fruet vai fazer. A Presidência da Casa levará... Aí, sim, a Presidência da Casa poderá levar à Consultora e rever a decisão do Presidente da Comissão. Esse é o único instrumento para isso. Não vejo outro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que, na verdade, o que estou querendo fazer aqui, Deputado Eduardo Cunha, é nós não criarmos uma situação em cima de uma questão que... Nós não estamos discutindo o mérito. Nós estamos discutindo só o fato de fazê-lo ou não fazê-lo neste momento, com esse instrumento. Se nós tivéssemos tempo para que a Consultoria Legislativa pudesse fazer a análise e nos apresentar um relatório sobre isso, isso nos daria condições, inclusive, de nós tratarmos do tema do mérito com mais profundidade.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Nobre Relator, eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sem ser açodado, porque, na questão, Deputado Gustavo Fruet, do momento, eu acho que esta CPI não pode furtar-se do seu papel de investigar. Nós vamos investigar daqui a um pouquinho e conversar aqui com um dos diretores da ANAC. Nós temos a Dra. Denise Abreu. Nós já ouvimos o Presidente da ANAC, o Diretor Milton Zuanazzi. Há outros requerimentos que estão na pauta, que deverão ser apreciados, em relação à ANAC. Então, acho



que nós estamos produzindo um processo de investigação que é legítimo e que esta CPI não pode, de forma alguma, abrir mão dele, ou repassá-lo para a frente, ou já tomar conclusões precipitadas sobre o tema, sobre o assunto. Agora, nós podemos, de alguma medida, trabalhar e tal nesse perspectiva, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu quero, Deputado Marco Maia, fazer como o Jô Soares. Sem querer interrompê-lo, já interrompendo-o, eu quero pedir aos companheiros que a gente volte ao assunto, porque senão não vamos votar nada. Às 14h30min nós vamos passar a ouvir a testemunha. Então, estamos conversando muito sobre uma matéria que já está... matéria vencida.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vamos seguir a pauta, Sr. Presidente. A matéria é vencida. Vamos seguir a pauta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A matéria é vencida.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Mas eu gostaria de discutir a matéria, de encaminhar a matéria.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa aqui? Não, essa não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, a matéria seguinte. Essa matéria é vencida. O próximo item da pauta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A matéria é vencida. É coisa elementar do Regimento. Não pode falar contra o vencido. Acabou-se.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, mesmo sendo matéria vencida, nós não podemos ficar numa situação amarrada. O Deputado Gustavo Fruet deu a posição dele. Segundo ele, vai usar todos os instrumentos para não continuar esta sessão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. É um direito legítimo dele.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - E nós não podemos ficar calados diante dessa situação, porque senão vão achar que nós estamos sendo coniventes ou com uma outra forma. Eu gostaria até de parabenizar V.Exa. por ter encerrado a matéria, que é matéria vencida. Mesmo porque o Ministro Nelson Jobim já deu entrevista hoje na imprensa, dizendo que está estudando qual a forma que ele vai usar, jurídica e administrativa, de penalizar ou de analisar o caso da ANAC. Portanto, eu concordo com V.Exa. que isso é uma matéria vencida, e que nós



devemos passar para outra matéria, e que, na verdade, o requerimento não foi feito dentro dos pressupostos regimentais. Agora, nós não podemos é deixar de manter essa nossa posição, porque senão fica somente a palavra do Deputado Gustavo Fruet contra a nossa, e depois dá uma interpretação errônea para a sociedade sobre o que foi votado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Solange Amaral.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, só para... o tema que está se falando, do Ministro Nelson Jobim, se ele já remarcou a vinda a esta Comissão, porque já tinha marcado e desmarcado 2 vezes. Se já está reagendado, porque eu acho que, se tivermos uma atitude tão dura em relação a outras figuras, se o Ministro já pôde marcar na sua agenda a vinda à CPI. Tem resposta, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem. Já foi dada ontem aqui, Deputada Solange Amaral, junto com as explicações. O Ministro virá na terça-feira, 10 horas da manhã. Isso foi amplamente discutido ontem.

Então, vamos continuar a apreciação dos requerimentos.

Requerimentos de convocação:

Item 15 da pauta. Requerimento nº 348/07, do Deputado Efraim Filho e outros, que solicita a convocação do Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, funcionário da INFRAERO, para prestar depoimento nesta CPI.

Para encaminhar o requerimento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Para encaminhar, Sr. Presidente — encaminhar o requerimento de forma contrária. Nós já havíamos deliberado várias situações semelhantes aqui. Não tem nada a ver com o foco da investigação. O mesmo princípio que a gente havia adotado... esse requerimento de funcionários da INFRAERO, a posição do PMDB é votar contra, a não ser dos diretores, que nós já aprovamos, e do Presidente da INFRAERO, requerimento de proposição do Relator e qualquer consequência de outro requerimento de oitiva necessária, após o depoimento do Presidente, se ele relatar aqui alguma irregularidade de qualquer funcionário, nós seremos favoráveis à convocação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para encaminhar o requerimento, Deputado Gustavo Fruet.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, nós vamos insistir, nessa etapa final, nas poucas semanas que restam, para ouvir todos os diretores da ANAC. Vamos reapresentar o pedido de convocação dos 2 e vamos insistir em ouvir, mais do que nunca, funcionários e ex-diretores da INFRAERO. No momento em que Ministro da Defesa muda a Presidência, os principais diretores, com críticas e levantando dúvidas, mais do que nunca, não é um poder de investigação, é o dever da CPI ouvi-los, até para que seja assegurada a defesa. A posição é favorável.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, se o nosso objeto dessa investigação é apurar falha no sistema aeroportuário, do sistema de controle de vôo, temos que ter esse foco. Aqui ninguém vai fazer uma auditagem na INFRAERO, ninguém vai fazer auditagem em empresa, porque isso é papel do TCU, e ouvir empregado subalterno, dentro de estrutura de Governo, sem antes ouvir os seus responsáveis diretos, que respondem por crime de responsabilidade ou de improbidade. Então, por essa razão eu sou contrário a todo e qualquer tipo de requerimento que convoca empregado subalterno.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian, para encaminhar, o último.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, da mesma forma eu encaminho. Esta Comissão não foi nomeada, não foi criada para fazermos esses tipos de investigações. Além do mais, eu gostaria de chamar à reflexão os nobres companheiros, esta Mesa, o nobre Relator: eu acho que está na hora de nós pararmos de fazer requerimento e começarmos a nos debruçar nos depoimentos que nós já temos agendados e nos documentos que já estão colocados, e começar a estudar já um perfil do que vai ser nosso relatório.

Portanto, eu também encaminho contra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em votação o Item nº 15 da pauta.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Rejeitado o requerimento.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Verificação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Verificação concedida.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não havendo *quorum* suficiente, a sessão cai e vamos reabri-la para a oitava do Sr. Velozo, Diretor da ANAC.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Excelência, eu gostaria de *(falha na gravação)*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou fazer a chamada novamente porque estava sem som: André Vargas, Beto Mansur, Carlos Zarattini, Eduardo Cunha, José Carlos Araújo, Leonardo Quintão, Marcelo Castro, “não”. Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - “Não”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nelson Meurer, Paes Landim, Pepe Vargas ...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - “Não.”

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ...Wladimir Costa.

Bloco PSDB/DEM/PPS: Antonio Carlos Mendes Thame, Geraldo Thadeu, Gustavo Fruet...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - “Sim”, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Solange Amaral.

Solange Amaral, como vota?

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - “Sim.”

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vanderlei Macris, Vic Pires, Vitor Penido.

Bloco PSB/PDT, etc.: Dr. Ubiali, Osmar Júnior, Wolney Queiroz.

Fernando Gabeira, Luciana Genro.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Cândido Vaccarezza, Carlos Willian, Edson Santos, Eduardo Valverde, Fátima Pelaes, Filipe Pereira, Léo



Alcântara, Luiz Fernando Faria, Nelson Pellegrino, Rocha Loures, Sabino Castelo Branco, Sandes Júnior.

Arnaldo Jardim, Carlos Sampaio, Davi Alcolumbre, Efraim Filho, Otavio Leite, Rodrigo de Castro, Silvinho Peccioli, Sérgio Brito, Silvio Costa, Fábio Ramalho.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - André Vargas e Pepe Vargas, como votam? *(Pausa.)*

Então, 9 votos: 4 “não” e 5 “sim”.

Então, não havendo *quorum* para deliberar, nós vamos encerrar a pauta de requerimentos e solicito à Secretaria que convide o nosso depoente para comparecer para iniciarmos sua oitiva, dando prosseguimento a nossa reunião.

Está suspensa a reunião, até a chegada do nosso depoente.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a reunião para tomada de depoimento do Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

Então eu vou... Os procedimentos são os de sempre, e nós temos usado aqui o prazo regimental de 20 minutos para que o depoente possa fazer a sua apresentação inicial, se lhe convier.

Quero dizer ao Sr. Velozo que esses 20 minutos que nós estabelecemos aqui desde o início, nós temos usado esse tempo como um parâmetro, mas que V.Sa. se sinta à vontade, Sr. Velozo, para, se houver necessidade, ultrapassar esse tempo, como nós temos feito aqui com todos os depoentes, contanto que a apresentação que V.Sa. vai fazer seja do seu interesse, que V.Exa. possa concluir tudo aquilo que quis dizer e não fique cingido ao tempo estabelecido de 20 minutos.

Sendo assim, nós vamos passar a palavra ao Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, Diretor da ANAC. Com a palavra.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Exmo. Sr. Presidente desta CPI, Exmo. Sr. Relator, Exmos. Deputados, prezados presentes, gostaria de dizer que é com muita satisfação que, como brasileiro, estou aqui para colaborar com os trabalhos desta Casa. Reputo que é um trabalho de suma importância, que visa ter



os esclarecimentos, buscar a causa do momento ruim que a nossa aviação civil vem passando. Eu gostaria de ressaltar que a nossa aviação civil, ao longo do tempo, ela é um orgulho nacional. Trabalhei por muito tempo e continuo trabalhando, como desde a época do Departamento de Aviação Civil — lá se vão 17 anos —, com afinco e com amor, porque é verdadeiramente isso que eu gosto de fazer. Gostaria de, neste momento, também pedir as minhas desculpas por não ter podido comparecer a esta CPI na semana passada, por estar acometido de problemas médicos. Com toda a sinceridade do meu coração, os problemas que eu tive são problemas de ordem cardiológica. Não acredito que tenham ocorrido por fortes emoções, fortes emoções que também é o que sente todo brasileiro. Eu, que trabalhei muito tempo na questão da segurança das operações aéreas, me sinto muito triste em ver tudo o que está acontecendo. Tenho certeza que é por esse motivo, o mais forte, a maior emoção que me envolve é ter tanto tempo trabalhado para essa nossa aviação, nesse campo, e ver essas coisas acontecendo hoje. Portanto, podem todos ter a certeza que, enquanto eu existir, em vida, continuarei fazendo isso. São essas as palavras, Sr. Presidente, que eu gostaria de registrar. E volto a pedir as minhas desculpas. Informo também que ainda tenho necessidade de continuar nesse tratamento, mas não vou parar, não vou descansar. Eu busquei uma forma inicial de atuar, à medida que eu preparei uma apresentação para ajudar nos esclarecimentos quanto às necessidades em termos de perguntas, e de forma que elas possam ser mais objetivas e possam efetivamente contribuir com os trabalhos que aqui estão sendo realizados. Então eu pediria permissão, Sr. Presidente, para dar início a esta apresentação e espero que compreendam essa minha iniciativa e que ela efetivamente possa ter a sua contribuição. Obrigado. Sr. Presidente, eu pediria permissão para me postar de pé, porque eu acredito que facilita um pouco a minha eloquência e, portanto, traduzir melhor minhas palavras para esta platéia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sinta-se à vontade.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Obrigado. *(Pausa.) (Segue-se exibição de imagens.)* Bom. Essa apresentação é, como eu falei, uma contribuição que vai dar um panorama geral de como a ANAC trabalha na área de segurança operacional, começando com alguma história em relação ao padrões de



regulamentação, alguma história muito sucinta sobre a OACI. Então, o objetivo é contribuir para os trabalhos da CPI fornecendo subsídios referentes aos métodos empregados e recursos disponíveis da Agência Nacional de Aviação Civil para o cumprimento de sua missão institucional relacionados com a segurança das operações aéreas. Para cumprir esse objetivo, estipulei este roteiro, e começamos a falar sobre a OACI, que é o berço, o nascedouro dos padrões que hoje são consagrados para uso dos signatários, os países que compõem esse grupo; a situação brasileira nesse contexto; a missão da ANAC; a estrutura da ANAC e, aí sim, todos os processos ligados à parte de segurança operacional, que envolvem a regulamentação, a certificação e a fiscalização. A Convenção de Aviação Civil Internacional, conhecida como a Convenção de Chicago, concluída em 7 de dezembro de 1944, colocava, como objetivo principal, o desenvolvimento ordenado da aviação civil internacional de forma a que o serviço de transporte aéreo pudesse estabelecer-se em bases seguras, dada a complexidade que as aeronaves já apresentavam e, por conseguinte, um sistema de segurança operacional. Portanto, havia a necessidade à época de se consagrar uma aviação que perpassasse fronteiras dentro de padrões seguros. Esse foi o grande objetivo pós-guerra, ou ainda durante, para a instituição dessa convenção. A Organização de Aviação Civil Internacional, a OACI, foi criada, a partir da Convenção, em 1948. Ela está localizada em Montreal. É uma agência especializada da Organização das Nações Unidas, que tem como principal finalidade estabelecer os princípios para o desenvolvimento ordenado da aviação civil internacional, permitindo que os serviços aéreos sejam executados com igualdade, oportunidade e de forma segura e econômica. Portanto, igualdade, oportunidade, forma segura e econômica é a finalidade maior para que a aviação internacional possa ocorrer. Representação: 189 países signatários é o conteúdo, hoje, que nós temos em termos de participantes. A estrutura básica. Essa é a estrutura que, de uma forma mais geral, pode ser observada: a Assembléia Geral, com 189 Estados que se reúnem a cada 3 anos — portanto, em outubro, agora, teremos a reunião dessa Assembléia Geral dos 189 Estados; um Conselho, com 36 Estados, divididos em 3 grupos, que definem os padrões para manter a segurança e a regularidade do transporte aéreo internacional. Eu fiz questão de deixar em destaque a palavra “padrão” porque



exatamente é aí que incide toda a regulamentação de todos os países signatários, portanto, buscando uma padronização para que haja esse intercâmbio, para que se possibilite a navegação aérea internacional. E conta com uma Secretaria-Geral, um corpo imenso, que efetivamente executa todos os trabalhos necessários ao processo decisório. Então, aqui, após as resoluções deliberadas em assembléia, a Secretaria trabalha adotando métodos, organizando grupos de trabalho, enfim, para produzir todo o material que vai ser levado ao Conselho dentro do processo decisório. O Grupo 1:, 11 Estados; o Grupo 2, 12 Estados; o Grupo 3, 13 Estados. Portanto, este é o conselho, essa é a cabeça decisória da organização. O Grupo 1, tanto para o Grupo 1, para o Grupo 2, para o Grupo 3, os 189 países se candidatam e são votados separadamente. O Grupo 1 é o grupo de maior destaque, portanto, estão presentes, normalmente, os países que têm a sua aviação civil mais desenvolvida. Aí está o Brasil. O Grupo 2, ainda dentro desse conceito, mas busca-se votar naqueles países que efetivamente têm condições de dar maior contribuição à conquista desses padrões, ou seja, é o que tem o poder intelectual capaz de ajudar no processo decisório. E no Grupo 3 busca-se a representatividade de países com o seu poder de aviação civil um pouco mais aquém, então, essa, de tal forma que o Conselho tenha uma participação mais global, em que possam ser discutidos padrões que sejam possíveis de ser adotados por países com o poder aquisitivo mais baixo. Então, não adianta se ditar um padrão que envolva alta tecnologia que países mais pobres não possam suportar. Agora, vamos ver aqui a situação brasileira. A Assembléia se reúne a cada 3 anos — a próxima, como eu disse, em outubro de 2007. Ela estabelece, portanto, nesse trabalho, as diretrizes para o próximo triênio. É nesse momento em que a Secretaria-Geral atua, produzindo todos os trabalhos que culminam em proposta para o processo decisório, portanto, levado ao Conselho, e elege os países que irão compor o Conselho. A situação brasileira. O Brasil é membro fundador da OACI; sempre participou do Grupo 1 do Conselho; mantém uma delegação permanente na OACI. Outrora, ainda quando a aviação civil estava sob a gerência do Comando da Aeronáutica, os 3 representantes, 1 delegado e 2 assessores, pertenciam ao Comando da Aeronáutica. Hoje, já essa posição de delegado, portanto, o representante brasileiro no Conselho é um diplomata do Ministério das Relações Exteriores. O Brasil foi o terceiro mais votado na última



Assembléia, em 2004, para o Grupo 1, com 94% dos votos. Aqui cabe uma ilustração. Nós tivemos auditoria da OACI em 2000, uma auditoria programada; tivemos uma auditoria de segmentos, em 2003, e, em 2004, a Assembléia Geral. Os nossos resultados foram, obviamente algumas não em conformidade, hoje a maioria delas corrigidas, em todas as áreas de responsabilidade nessa gerência de aviação civil. No entanto, e para felicidade e orgulho de todos nós, foi o terceiro mais votado na última eleição. *(Pausa.)* Como eu havia dito, até sublinhei no início a palavra “padrão”. De onde vem isso, padronização da aviação civil? A OACI estabelece padrões e práticas recomendadas, conhecidas como SARPs, para uniformizar regulamentos, padrões, normas e organizações relacionadas à navegação aérea. Então, portanto, é bom ligar. Anexo à Convenção de Chicago, lá estão os padrões ou os *standards*, recomendações e práticas recomendadas. Os SARPs estão dispostos nos Anexos à Convenção de Chicago, agrupados por assuntos, cobrindo todos os aspectos da aviação civil internacional, tais como: segurança operacional, licenças de pessoal da aviação, projeto de aeronaves, aeroportos, serviços de tráfego aéreo e investigação de acidentes. Aqui estão listados todos os Anexos. Aqueles de responsabilidade da ANAC: Anexo 1, Licenças do Pessoal; o 5, Unidades de Medida; o 6, Operações de Aeronaves; o 7, Marcas de Nacionalidade; o 8, Aeronavegabilidade ou Manutenção; o 9, Facilitação Aeroportuária; 14, Aeroportos; 16, Meio Ambiente; 17, Proteção contra Atos Ilícitos; 18, Transporte de Materiais Perigosos. Aqueles de responsabilidade do Comando da Aeronáutica: 1, também, Licença do Pessoal Aeronáutico. Por quê? Esse está relacionado, esse anexo está relacionado com o Comando da Aeronáutica na questão da licença dos controladores de vôo. Todo o processo de formação e habilitação dos controladores de vôo são feitos pelo DECEA, Comando da Aeronáutica, portanto, também dentro das regras e padrões do Anexo 1. Ainda dentro do Comando da Aeronáutica: Regras do Ar, Meteorologia, Cartas Aeronáuticas, Unidades de Medida, Telecomunicações Aeronáuticas, Serviço de Tráfego Aéreo, Busca e Salvamento, Investigação de Acidentes, Serviços de Informações Aeronáuticas. Coloquei algum destaque à Lei 11.182, que é a lei de criação da ANAC. Ela estabelece, portanto, 2 autoridades aeronáuticas: Autoridade de Aviação Civil — ANAC — e Autoridade Aeronáutica — o COMAER. Isso, de certa forma, causa um pouco de confusão no



ambiente internacional, porque para o OACI só existe uma autoridade. Então, o caso brasileiro é um caso atípico. Portanto, nós temos 2 autoridades, uma de aviação civil e uma aeronáutica, estabelecida por nossa lei. Ainda dentro da parte de regulamentação: a origem, padrões e práticas recomendadas. Portanto, essa palavra que eu vou usar, SARPs, representa padrões e técnicas, práticas recomendadas. Eu gostaria, eu fiz uma ilustração para dar a diferença entre uma e outra. Isso é muito importante para os nossos regulamentos, e os regulamentos de todos os países trabalham em sintonia, em sincronismo, da mesma forma. Então, o Anexo 6, por exemplo, que eu usei para poder explicar, padrão. Padrão é de aplicação obrigatória, como está previsto nos SARPs; prática recomendada é uma aplicação desejada. Então, vamos ler este aqui, padrão, um exemplo: Todos os aviões que tenham uma massa máxima certificada de decolagem superior a 5.700 quilos deverão estar equipados com Gravador Voz Cabine — CVR —, cujo objetivo é o registro do ambiente sonoro existente na cabina de pilotagem durante o vôo. Isso é obrigatório para essa classe de aeronaves. Prática recomendada. Aplicação desejável, um exemplo também do Anexo 6: Todos os aviões multimotores de turbina que tenham uma massa máxima certificada de decolagem igual ou inferior a 5.700 quilos e para os quais tenha sido expedido pela primeira vez o correspondente certificado de aeronavegabilidade em 1º de janeiro de 1990, ou em data posterior, deveriam — a diferença está aqui: deverão e deveriam — estar equipados com CVR, cujo objetivo é o registro do ambiente sonoro existente na cabina de pilotagem durante o vôo. Cabe ressaltar que cada país tem a sua soberania. A adoção, que se transforma em regulamentação, é algo que deveria acontecer justamente para que haja a interação entre os países, para que seja possível um padrão único de regulamentação e facilitar toda a vida internacional da aviação. Portanto, SARPs, a adoção dos SARPs pelos países signatários se transforma em requisito regulamentar dos países signatários. Então, saímos de SARPs, padrões e práticas recomendadas, para requisitos regulamentares. Vou usar muito isso durante a minha fala. No Brasil, o nome do regulamento que transforma os padrões em requisitos regulamentos chama-se Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica — RBHA — portanto, na área de segurança operacional. Nos Estados Unidos, são os FAR — Federal Aviation Regulations. E aí nós seguimos a mesma



numeração que o FAR, que o JAR europeu. Quando nós quisermos ou tivermos a necessidade de fazer confrontações entre regulamentações, é só olhar o mesmo número, na mesma sessão, que lá vai estar a correlação do assunto. Portanto, os assuntos são numerados igualmente, quer seja nos Estados Unidos, quer seja no Brasil ou em qualquer outro local ou outro país que venha adotar esses SARPs. Outro documento importante, que é o DOC — essa é a abreviatura com o número, DOC 8, essa é abreviatura, com o número, DOC 8335, por exemplo — é um manual de orientação. Portanto, o Brasil adota, como manual de orientação aos regulamentos, a Instrução de Aviação Civil. Isso é uma postura ainda da época de DAC, que perdura ainda hoje. A ANAC está efetivamente estudando o IAC, a adoção, portanto, uma proposta, já está em vias de proposta, a adoção de uma forma de estabelecer a sua regulamentação. Mas, hoje, nós temos RBHA e IAC. Nos Estados Unidos, o equivalente a IAC, Advisory Circular — AC. A missão da ANAC. A Agência Nacional de Aviação Civil tem como finalidade regular, certificar e fiscalizar as atividades de aviação civil, bem como adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público. Além disso, tem como missão incentivar e desenvolver a aviação civil, as operações aéreas e a estrutura aeronáutica e aeroportuária. Então, está aqui: regular, certificar e fiscalizar para incentivar e desenvolver a aviação civil, dentro das regras de segurança. A estrutura básica da ANAC: Diretor-Presidente com 4 diretores. Hoje, cada diretor tem uma vocação. Coisa de 1 mês atrás foi, portanto, emitida uma resolução que cada diretor passou a ter uma área de coordenação, uma área de responsabilidade. Então, me cabe a Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes e a coordenação das atividades da gerência regional de aviação civil na área do Rio de Janeiro, a Regional 3.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - (*Ininteligível.*) Dá para dizer quem são as pessoas hoje em cada uma delas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Pois não. Dr. Josef Barat está com a área de relações internacionais, é a que cuida dos acordos bilaterais, para o estabelecimento de freqüências dentro desse acordo, as freqüência e HOTRANs para vôos internacionais e demais temas que envolvam circuito internacional. A área de Estudos e Pesquisas, que era o antigo Instituto de Aviação Civil, que trabalha,



portanto, no estudo de prospecções, desenvolvimento de ferramentas e processos para aperfeiçoar as nossas atividades, e a Gerência Regional nº 4, de São Paulo. O Diretor-Presidente, Dr. Milton Zuanazzi, a área técnica de certificação de produtos aeronáuticos, portanto, a certificação de produtos aeronáuticos, a certificação de projetos de tipos de aeronaves e *(ininteligível)* A parte de administração financeira, assessorias, procuradorias, corregedoria e ouvidoria, e a gerência Regional 1 e 5, Belém e Porto Alegre, respectivamente. Belém e Porto Alegre.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Os nomes também desses superintendentes, o senhor tem?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Tenho, tenho sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Podia dizer?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Claro. Eu posso fechar, depois eu volto...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O Diretor que cuida da Infra-estrutura Aeroportuária e da Gerência Regional nº 2, lá de Recife, o nosso Dr. Leur Lomanto, e a Diretora que se ocupa na área de Serviços Aéreos, a Dra. Denise Abreu; serviços aéreos, portanto, todo esse tema ligado às malhas aéreas, HOTRANs etc.; relações com os usuários, a Gerência Regional 6 e 7, Brasília e Manaus, respectivamente. Conforme solicitado, Deputado, a Segurança Operacional está a cargo do Coronel Tarcísio, que se encontra presente; Relações Internacionais, o Brigadeiro Eliezer Negri, também presente; a Certificação de Produtos Aeronáuticos, o Coronel Engenheiro Passos, também presente. Essa Superintendência está localizada em São José dos Campos, portanto, próximo ao nosso grande fabricante, a EMBRAER. A Infra-estrutura Aeroportuária, Dr. Miyada — não sei se ele está presente, e Serviços Aéreos... Está presente? Dr. Mário Gusmão — eu não estava lembrando do Gusmão, só o Mário. Estão todos presentes, a não ser o Dr. Miyada.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Diretor, se o Sr. Presidente permite... Aqui, Deputada Solange Amaral, boa-tarde.

Explique um pouquinho o que é essa questão de gerência regional. Eu sei que são as projeções da ANAC, mas as competências de V.Sas. em relação a cada



uma dessas gerências. Do que eu pude entender, cada um cuida de uma, e cuida de tudo relativo àquela uma. Se o senhor puder falar um pouquinho...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Claro. As nossas gerências regionais, na realidade, são os tentáculos da ANAC; é o braço executor para atender com mais agilidade as necessidades das regiões. Então, na realidade, ela dispõe de uma estrutura que seja capaz de ter, em menor monta, os aspectos voltados à segurança operacional; relações internacionais não, porque diz muito respeito à questão da regionalidade; a questão de certificação de produto também não; sim da infraestrutura aeroportuária e sim de serviço aéreo. Então... E principalmente, dentro dessas 3 áreas, mais notadamente na segurança operacional, de ter uma proximidade dos operadores, dos usuários diretos da aviação civil para um exercício mais apropriado e mais ágil da fiscalização e da certificação. Então, a fiscalização e a certificação são divididas em níveis de atuação. Tanto a área Rio de Janeiro... Eu me reporto à área do Rio de Janeiro porque lá comporta grande parte da ANAC; hoje a ANAC, a sede, porque lá estão em torno de 800 pessoas. Era o efetivo do DAC praticamente, que não pode ser transportado e não pode ser transportado por vários motivos para Brasília. A sede é Brasília, a sede da ANAC é Brasília, mas tem um efetivo muito grande na que chamamos de ANAC Rio, está certo? Então, que executam, obviamente, a determinado nível, ao nível maior, o trabalho de fiscalização e certificação. No entanto, os regionais, definidos pela superintendência, atuam também na certificação e fiscalização nessas áreas a nível regional, portanto mais próximos dos operadores daquela região; atende à demanda da região e, com isso, o processo, a nosso ver, desde a época do DAC, é uma postura que dá agilidade e presença da autoridade aeronáutica. Eu poderia até dizer para a senhora que em outros países, à semelhança dos Estados Unidos, eles contam com 90 regionais. Obviamente, não dá para, não dá para a gente fazer uma, usar como referência porque também eles dispõem de 48 mil funcionários e todo complexo que envolve a atividade deles, diferentemente da nossa, com 2 mil. Quer dizer, mas também têm 12 mil, 200 mil aeronaves, nós temos 11 mil. Então, talvez, mantidas as proporções, eu creio que a nossa postura atende e, obviamente, exista a necessidade de aumentarmos cada vez mais, que é a busca eterna da melhoria. Sra. Deputada, eu lhe atendi?



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Gerência 3 ali. O Rio de Janeiro está na Gerência Regional 3?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É. Rio de Janeiro, juntamente com o antigo DAC. Portanto, vamos chamar uma filial da sede, está certo? (*Pausa.*) Bom, vamos tratar... Nós estamos tratando da parte de certificação e fiscalização e regulamentação. Portanto, regula, certifica, fiscaliza, com base nos padrões SARPs, anexos da OACI. E quais são os elementos básicos que compõem esse complexo? O homem; são os profissionais da aviação civil. Aí está o piloto, o mecânico, o engenheiro, o comissário, o mecânico de vôo, o mecânico de terra etc. O meio que compõe esse circuito, essa sinergia: os aeroportos, empresas aéreas, auxílio e manutenção, escola de aviação, centros de treinamento e outros. A máquina: aeronaves, simuladores e equipamentos. Esse é o nosso contexto; esses são os elementos básicos para esse trabalho. Agora, quais são os processos institucionais da ANAC? Regulamentação, como eu falei, certificação e fiscalização. A ANAC, para cumprir sua missão na área de segurança operacional, atua nesses 3 processos, usando no ambiente o homem, a máquina e o meio. Com relação à regulamentação, Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica. Como eu falei, aqui estão os requisitos regulamentares traduzidos dos padrões da OACI; são baseados, portanto, nos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs). Aqui está. Na área da segurança operacional, que é o escopo dessa minha fala, dessa minha apresentação, estão basicamente 3 anexos: o Anexo 1, o Anexo 6 e o Anexo 8, respectivamente tratados na certificação e fiscalização de aeronave, empresas aéreas, empresas de manutenção, escolas de aeroclubes, treinamento. O documento, aquela peça que eu havia dito em relação a complementar os SARPs, que são documentos de orientação, são esses: o 9670 e o 8335. São basicamente esses 2, que atuam em conjunto com os Anexos 1, 6 e 8. Aqui estão os nossos RBHAs que tratam da matéria. Eu gostaria de acrescentar que todos esses documentos, RBHAs, IACs, eles estão no nosso portal da ANAC. É clicar em “biblioteca”, “legislação”, e nós vamos ver todas as IACs e todos os regulamentos que estão em vigor, exatamente nessa parte. E temos dentro do portal também uma outra área, que não a biblioteca, chamada “sala de imprensa”, que traz uma



novidade: a implantação de... Enfim, informa: “*Atenção, temos um novo regulamento em vigor!*” Agora, a lista efetiva está na biblioteca, a parte de legislação.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, só uma consulta. Desculpe-me, Coronel Velozo, interrompê-lo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, à vontade, Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - É muito interessante, não há dúvida, mas boa parte dessa informação está no *site* da ANAC. A minha preocupação é com relação ao horário, porque com certeza o Relator também irá fazer uma série de indagações e, se nós entrarmos na Ordem do Dia, eu não sei o procedimento de V.Exa. Então, só para consultar, porque, pelo material aqui, nesse ritmo vai mais de meia hora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu gostaria de pedir ao Sr. Velozo... Nós temos sido, como eu disse no início, flexíveis e tolerantes com esse prazo, para que a pessoa possa fazer sua explanação, que ele sinta completa, mas também nós temos essa questão do tempo. Então, se V.Exa. puder...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para uma informação: a sessão lá, ela começou normalmente. Tem que registrar presença de novo. Então, é uma sessão normal. Certamente a Ordem do Dia vai começar lá pelas 17h, 18h.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Presidente, se o Brigadeiro concordar, nós temos o hábito na Casa de dar como lidos, muitas vezes, os discursos e pronunciamentos que são feitos na Casa. A esta altura do andamento dos trabalhos da CPI, caso os Deputados e as Deputadas presentes concordem, e V.Exa. também, não havendo prejuízo para sua apresentação, nós poderíamos, Deputado Vic Pires, se V.Exa. concordar, ir finalizando diretamente com as perguntas do Relator. Acho oportuna a proposta do Deputado Gustavo Fruet, Presidente. Obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, mas nós queremos que o Coronel Velozo fique à vontade, como nós temos feito aqui com todos os outros depoentes.

Que V.Exa. utilize o tempo que julgar necessário, naturalmente levando em consideração que o tempo regimental são 20 minutos. Então, nós pedimos a V.Exa. que acelere um pouco, para haver tempo para os questionamentos dos Parlamentares, pois será muito importante essa parte.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Presidente, eu entendo perfeitamente que o objetivo maior não é essa apresentação, mas — e isso já é um pedido meu — preparei com muito carinho e respeito a esta Casa. Vou acelerar ao máximo aqui, para não prejudicar o objetivo maior, que são os debates que se seguirão. Mas, volto a dizer, eu faço questão de poder trazer esse meu trabalho, essa minha dedicação ao conhecimento. Não conheço dizer que não haja o conhecimento, enfim não querendo diminuir qualquer tipo de posicionamento em termos de conhecimento, mas é até uma questão de segurança para mim, para balizar as respostas que vêm pela frente, a partir de algumas explicações. Eu pediria, Sr. Presidente, tempo, perfeitamente, se há possibilidade de eu prosseguir.

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

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

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu pediria, Sr. Presidente, se o Coronel não encerrar a tempo e se nós não encerrarmos as nossas perguntas a tempo, fique suspenso. S.Exa. continua ainda convocado, e nós podemos reunir-nos na semana que vem. Fica a convocação de S.Exa valendo, nós não encerramos na Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Fica em aberto, e S.Exa. volta daqui a 3 dias ou 4 dias, já que S.Exa. prefere fazer essa leitura de todo o documento dele.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado, Sr. Presidente.



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu vou procurar ser bem rápido. Eu vou permitir-me ler, para ser mais rápido. A certificação, nós estamos agora na parte da certificação. A certificação é um processo sistemático que visa garantir o cumprimento dos requisitos regulamentares aplicados a pessoas e a aeronaves. A certificação precisa ser executada conforme padrões aceitáveis por outros países com os quais o Brasil possui acordos internacionais ou memorandos de entendimentos para reconhecimento de certificação. Como eu disse, a certificação, ela é de suma importância, porque ela se baseia em padrões, e o reconhecimento internacional da utilização nossa por esses padrões permite os vários intercâmbios. O processo de certificação de pessoal. Como eu disse, dentro daquele equilíbrio pessoal, meio e máquina, vamos falar do pessoal. O processo que visa verificar se o solicitante de uma licença cumpre os requisitos contidos nos regulamentos. No caso do pessoal: pilotos, instrutores, comissários de voo, mecânicos de voo, despachante operacional. Dentro do Anexo 1, na área de manutenção, que é outra grande área, mecânico de manutenção aeronáutica. A certificação de aeronaves — agora, aquele que ficar a cargo da Superintendência de Certificação de Produtos — é um processo que coloca a aeronave em condições de aeronavegabilidade, ou certifica que a aeronave está em condições de aeronavegabilidade. Nasce um projeto, ele é certificado e atestado de que aquele avião voa. Então, é o processo que visa, através de uma sistemática bem estabelecida, verificar se a aeronave cumpre todos os requisitos de segurança exigidos internacionalmente. Abrange os aspectos relacionados, portanto, à aeronavegabilidade, ou seja, é voar com segurança. Ao final do processo, é emitido um CHT, Certificado de Homologação de Tipo, para aquele projeto. Exemplo nosso: o 170, o EMBRAER 170, o EMBRAER 190. É realizado pelo Estado o projeto. Então, quem tem que certificar? O Estado do detentor do projeto, observando obviamente os padrões, e validada pelo Estado de matrícula. Portanto, o nosso 170, ele é, vamos dizer assim, certificado pela ANAC e quem for operar lá fora, a autoridade desse operador também tem que certificar o produto. Os principais resultados do certificado da aeronave. Como eu falei, a emissão do Certificado de Homologação de Tipo, as especificações operativas, ou seja, quais são as partes principais que compõem aquele projeto. Por exemplo, o tipo de motor, o tipo de sistemas principais. Então, é a caracterização do projeto em



termos de certificação. E dali advém também o grande manual, que chamamos de Manual de Vôo Aprovado, onde estão as limitações operacionais e as informações sobre o seu desempenho. Paralelamente ao processo de certificação, existe uma ação importante, que é a avaliação operacional da aeronave. Uma aeronave, para ser colocada em operação, ela precisa ser avaliada. Então, ela é certificada, mas ela precisa estar identificada no ambiente operacional de vôo. São experiências colhidas do ambiente operacional, trazidas para dentro do processo de certificação, de forma a aperfeiçoar esse processo, portanto dar garantias de que esse avião voa com segurança a partir dessas experiências. Portanto, é uma atividade realizada pela autoridade de aviação civil em paralelo ao processo de certificação da aeronave. Tem por escopo transportar para esse processo a experiência do ambiente operacional com aeronave semelhante, de forma a evitar situações de risco, bem como desenvolver instruções necessárias à vida operacional em termos de formação de tripulante técnico, de despacho com itens operantes e de manutenção. Essa avaliação é feita por um grupo chamado GAA, Grupo de Avaliação de Aeronaves, formado por subgrupos, dos quais participam: autoridade de aviação civil, do fabricante, representantes de fabricantes de componentes e do operador. Os principais resultados da avaliação operacional são: o Programa de Treinamento; a Lista de Equipamentos Mínimos do Operador, a MEL; e o Programa de Manutenção do Operador. São aquelas vistorias programadas conhecidas por nós. Isso aqui é um esboço geral. Portanto, o grupo de avaliação e os subgrupos, por final, nos seus relatórios, emitem o Programa de Treinamento, como o *master*, adotado definitivamente pelo fabricante; e o operador tem o seu perfil em termos de Programa de Treinamento, e submete à aprovação da autoridade aeronáutica. Da mesma forma acontece com a Lista Mínima de Equipamentos e, da mesma forma, com o Programa de Manutenção. Então, é para dizer que tanto o Programa de Treinamento, a Lista Mínima de Equipamentos e o Programa de Manutenção é um item aprovado no processo de certificação, obviamente passado pelo momento interior da certificação do produto e a avaliação do produto, projeto, modelo de avião. O ciclo de vida típico de aeronave: se considerarmos aqui a linha do tempo, nasce o projeto; o ciclo da vida operacional do projeto, em que acontecem modificações, dificuldades em serviço, que nós chamamos panes, que venham ter a



participação, portanto, o envolvimento do fabricante, que se faz presente o tempo todo, e da autoridade aeronáutica, portanto. Enquanto a aeronave tiver vida, esses 2 componentes estarão sempre presentes e agindo de forma a lidar com todas as situações que venham a acontecer no ciclo de vida da aeronave. Vida operacional do projeto: ocorrência de defeito ou mau funcionamento atípico, ou chamada de dificuldade em serviço, conhecido como pane, que enseja a necessidade de ação corretiva a ser concebida pelo fabricante através de boletim de serviço e cujo cumprimento pelo operador é imposto pela autoridade aeronáutica por meio de um documento chamado diretriz. Portanto, se durante a vida operacional alguma dificuldade de serviço ocorre, o fabricante emite os seus boletins, que é o documento apropriado para as correções, para as inovações. Isso é transformado em obrigatoriedade quando a autoridade aeronáutica, portanto, emite a Diretriz de Aeronavegabilidade. Aqui é uma exposição mais fácil de visualizar. Então, o projeto aprovado que tem o seu CHT — o projeto a que me refiro é a aeronave aprovada — , entra em operação; apresenta um defeito ou mau funcionamento, dificuldade em serviço, o fabricante emite boletim de serviço, transformado em Diretriz de Aeronavegabilidade e, portanto, passa ao caráter determinativo. A certificação de empresa — agora é o operador em outro contexto — é o processo que garante o cumprimento dos requisitos regulamentares, atestando a capacidade técnico-operacional para execução de atividades dentro dos padrões de segurança. Ninguém pode operar... Não pode existir empresa se não houver a certificação operacional dela para entrar em operação. Ninguém recebe um HOTRAN se não tiver uma certificação técnica. Essa certificação técnica abrange a avaliação da estrutura da organização, do pessoal e do conjunto de documentos. Aplicam-se a ela, como já disse, os requisitos regulamentares, que são os RBHA — este RBHA, o 119, que traça as regras gerais. E, uma particularidade: o RBHA 121 traça os requisitos para empresas ou operadores que operam aviões com mais de 30 assentos ou mais de 3.400 quilos de carga paga. São as grandes empresas, como TAM, Gol, etc. O RBHA 135 é aplicável a aviões abaixo desses dados, portanto são as empresas comumente chamadas de regionais, operando os aviões nessas configurações. A certificação das empresas é feita num processo detalhado, que é realizado nas seguintes fases: contato inicial com as orientações, *briefings*, etc.;



solicitação formal; apresentação dos documentos nessa solicitação formal, seguindo o RBHA 119; análise dos documentos. Após ter sido documentalmente verificada a aptidão para ser certificada, fazem-se as auditorias e demonstrações — auditorias físicas nas instalações, nas bases, nas oficinas — e faz-se um vôo de demonstração dessa operacionalidade. Portanto, um vôo não comercial, em que são vistas todas as capacidades, é demonstrada a capacidade que foi mostrada em documento. Após isso, emitido o CHETA, o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo, e as Especificações Operativas, que trazem as limitações e prerrogativas, ou seja, o que a empresa pode e deve fazer, o que está autorizada a fazer dentro do seu CHETA. Aqui temos um modelo de um CHETA; aqui temos um modelo de uma especificação operativa, ou seja, o que está previsto para a empresa: ETOPS, ILS CAT II, RVSM, operar rota, operar tais modelos de aviões, todos os tripulantes, mecânicos, quem faz os serviços de base, de manutenção, de sede, etc. A certificação de empresa, portanto, atua em 2 grandes áreas: área de operações e área de manutenção. Essa é a estrutura para a certificação, o que é visto e o que é certificado, portanto a estrutura, o pessoal e os documentos técnicos. Vamos ver agora, primeiramente, a parte de operações na sua estrutura. O que compõe a estrutura do ambiente de operações? Treinamento: qualificação e requalificação de tripulantes, formação de pessoal, treinamento de pessoal; despacho operacional: cálculo de performance, balanceamento, planejamento; elaboração — esta é uma outra área — de controle de escala: controle de tempo de trabalho, controle de experiência recente; políticas de operação — quer dizer, aqui é a doutrina da empresa, são os padrões de procedimentos; e a biblioteca operacional: manuais e cartas. Isso tudo ela tem que demonstrar em papel, e depois é verificado *in loco* no processo de certificação.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O equipamento faz parte da estrutura?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim, o equipamento faz parte da estrutura, só que nós vamos ver um pouquinho lá na frente. É que nós estamos na área de...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É outra estrutura?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Estou falando da estrutura de operações. Ela é dividida em 2 grandes áreas: área de operações e área de manutenção. Essa área de operações é o seguinte: de que forma eu vou operar? Como eu vou operar? Então, aí entra treinamento de tripulante, etc.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - (*Ininteligível.*)... com o que eu vou operar.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Como eu vou operar, o que eu vou operar e como vou mantê-lo. Aí vamos ver um pouquinho, porque eu botei em verde. Então, a gerência de operações — ainda análise de pessoal: Pessoal de Direção Requerido, estabelecido no RBHA. Quem são essas pessoas de direção requerida: o diretor de operações e o piloto-chefe. Este, sim — eu deixei em vermelho —, é o responsável pela vigilância da segurança operacional. Esse tem responsabilidade. Se ele não deu treinamento aos seus tripulantes, ele responde; teve acidente, ele responde. Ele é o responsável pela vigilância operacional, portanto ele tem que ser qualificado, demonstrar competência, e o seu nome ser aceito pela ANAC. Ele é submetido à ANAC. Portanto, ele tem como pré-requisito Licença de Piloto de Linha Aérea, que é uma licença de formação inicial, e experiência na área. A mesma coisa não acontece com o pessoal técnico. Quem é o pessoal técnico na área de operações? Pilotos, comissários, DOVs e mecânicos de vôo. Eles estão ao abrigo da Lei do Aeronauta, da Lei do Aeroviário, têm que ter uma habilitação prévia — portanto vêm com a sua formação inicial, portanto com CHT, com a licença emitida segundo os padrões — e têm que ter obrigatoriamente vínculo empregatício. E tudo é alvo da certificação. Gerência de operações. Quais são os documentos? Isso aqui é de suma importância. Manual Geral de Operações: este é o grande documento. Ali ela diz: eu sou assim, o meu perfil é este. Portanto, esse MGO é o manual de gestão que contempla os procedimentos relativos à operação de vôo e que define a cultura e a doutrina operacional da empresa. Esse é alvo de... esse é o grande documento alvo de certificação. E demais documentos: Manual de Comissários; Lista de Equipamentos, MEL; Manual de Despacho Operacional; Manual de Vôo da Aeronave; Programa de Treinamento; Manual de Despacho Técnico; Manual de Aeroportos; Manual de Peso e Balanceamento; e Manual de Coordenação de Vôo. Agora, Deputado Gabeira, aqui estamos entrando na área da aeronavegabilidade,



certo? Então, a estrutura: Centro Técnico de Manutenção, o CTM. Essa é a alma, o grande coordenador. Lá tem engenheiros, um pessoal... é um número sem-fim de pessoas que atuam nesta área. O que ele faz? O planejamento e o controle da manutenção programada. Todo o planejamento da manutenção dos aviões, aquelas tipo “a”, “b”, “c” e “d”, que são feitas por horas de vôo, cumprindo programas de treinamentos, é controlado e trabalhado por aqui. Ele faz também treinamento e qualificação de mecânicos. O mecânico já vem pronto, com a sua licença, mas ele tem que ser treinado para o equipamento que ele vai operar, com cursos, etc. Tudo isso é verificado. E o controle de registros de manutenção. Todos os papéis estão lá e têm de estar em ordem, dispostos de uma forma que a fiscalização possa, por amostragem, ver, dissecar um avião.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Acho que, pela extensão do depoimento, já podemos ir perguntando, Presidente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu só queria perguntar algo que não entendi.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Por favor, eu acho ótimo, Deputado Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É o seguinte: dentro da sua estrutura — eu estou perguntando sobre a estrutura —, nós discutimos manutenção. A primeira parte é estrutura; a segunda parte, estrutura de manutenção. Mas — e aí está a questão —, quando se trata de um item novo, um item que precisa ser incluído... O senhor pode dizer assim: o avião da TAM podia está perfeitamente mantido, digamos, mas ele não incluiu o alarme para a situação dos manetes, por exemplo. Quem é que cuida dessa parte? Onde está o estudo da estrutura, do ponto de vista da atualização, em função das necessidades de segurança?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Como eu havia dito, ele está aqui, no Controle Técnico de Manutenção. Qualquer modificação do projeto, como eu havia dito, do Boletim do Fabricante ou Diretriz de Aeronavegabilidade, eles são mandatórios que sejam cumprido. Aqui, esse setor tem que conhecer e ter, de alguma forma, eletrônico ou não, o conhecimento dessas diretrizes e desses boletins. E ele tem a obrigatoriedade de aplicar e ter comprovado isso através de



documento dessa aplicação executada. Isso tem que ter. Quando a ANAC faz a fiscalização, ela sabe todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade emitidas para aquele equipamento e vai verificar se foi cumprido. Se não foi cumprido, o avião, imediatamente, é suspenso do vôo e, dependendo da gravidade, a empresa pode ter seu certificado suspenso. E, obviamente, nós fazemos isso calcados no art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Esse é o trabalho da inspeção. Mas eu gostaria de lhe dizer que a certificação... Quando foi certificado, está-se vendo se ele tem estrutura e pessoal técnico para cumprir essas diretrizes, para manter o avião aeronavegável. Isso é a certificação. Por isso que nós sempre dizemos: nós cuidamos muito, muito, muito da certificação, porque, uma vez certificado, é uma certa garantia. A fiscalização é a verificação se eles mantêm esse elenco, se mantêm essa capacidade, se mantêm essa doutrina, se mantêm aquela pessoal pelo qual ele foi certificado; então, algo que seja mandatório, vindo da certificação. Como eu falei, existe um grupo de avaliação que permanentemente cuida da vida do avião enquanto ele existir. Tudo o que acontece, um acidente, por exemplo, os resultados são levados a esse grupo de avaliação, que toma as suas... através de estudos, toma as suas decisões, que são transformadas em diretrizes ou boletins. Bom, aí tem o Centro de Controle de Manutenção. Esse centro de controle é um setor mais dinâmico. O que ele faz? Faz pesquisa de pane. Um exemplo: a aeronave está operando, pousou em determinado local, acendeu uma luz de advertência, portanto o sistema está inoperante; o pessoal de linha faz a pesquisa da pane. Se tiver possibilidades, dentro da competência dos mecânicos de linha, a pane é tirada. Se não é tirada, se não tem condições, ele entra em coordenação com o CCM — ou *troubleshooting*, TS, como é conhecido na prática — ou verificando o MEL, para ver se esse avião continua o vôo ou se ele é recolhido à manutenção. Quem faz esse controle é o CCM. Aí temos outro setor: o Planejamento e Controle de Manutenção de Linha: o trânsito, a diária e a semanal — *transit, daily, weekly*; o Planejamento da Manutenção Corretiva, ou seja, aconteceu a pane, como vai ser planejado o trabalho em relação àquela pane? Bom, ainda dentro da estrutura de manutenção, há as Bases de Manutenção Regionais, quer dizer, a empresa mostra no seu Manual Geral de Manutenção que vai ter as bases tais, tais, tais, os serviços vão ser assim, tantos mecânicos habilitados para



fazer tais, tais e tais serviços; e uma biblioteca técnica com manuais, diretrizes de aeronavegabilidade, boletins, etc. Ainda na parte pessoal, também tem, na área de manutenção, diretor de manutenção e inspetor-chefe, da mesma forma, responsáveis pela vigilância operacional. São pessoas com qualificação comprovada e aceita pela ANAC. Eles têm que ser engenheiros aeronáuticos ou técnicos, com registro no CREA e experiência na área. Também, para ocupar a posição, precisam ser aprovados pela ANAC. E o pessoal técnico na área de manutenção: engenheiros, mecânicos e inspetores, regidos pela Lei do Aeroviário, habilitados pela ANAC, ou seja, a formação prévia, e têm que ter obrigatoriamente vínculo empregatício. Gerência de Manutenção, Documentos Técnicos. Manual Geral de Manutenção: é a outra bíblia, agora voltada para a área. Eu falei do MGO, agora o MGM. O MGM é um manual de gestão que contempla os procedimentos relativos à manutenção e que define a cultura e a doutrina de manutenção da empresa. Demais documentos: Programa de Manutenção, Programa de Treinamento Mecânico e Lista de Equipamentos Mínimos. Agora vamos ver a parte da fiscalização. Como eu disse, regulamenta-se, certifica-se e fiscaliza. A fiscalização, de uma forma bem genérica e fácil de entender, é o processo contínuo e interativo, junto aos operadores, visando a verificar o nível de cumprimento dos requisitos regulamentares aplicáveis atingido com a certificação. As atividades de fiscalização envolvem, precipuamente, inspeções, vistorias e auditorias em sede, bases, rota, rampa, pessoal técnico e aeronave. Também faz parte do instrumento da fiscalização: análises de relatórios e documentos. Qual é a dinâmica de fiscalização adotada? Como eu disse, a fiscalização é um processo interativo com as empresas. Essa interação com os operadores... são várias fontes: relatório de inspeção e auditoria; relatório de ocorrência; relatório de inspeção de rampa; relatório de vistoria de aeronave; relatório voluntário — é um nome mais diplomático da chamada denúncia —; relatório de perigo; alterações das especificações operativas; *check* de tripulantes e mecânicos de manutenção, e várias outras fontes. A partir dessas fontes, nós obtivemos os indicativos ou indícios. Eles são trabalhados, supervisionados. Elaboramos diagnósticos e verificamos tendências. Ao verificar a tendência, nos possibilita então identificar onde está o foco de possibilidade de ter uma ocorrência mais grave. Então, a partir da verificação das tendências, planejamos a execução



das tarefas, porque, a partir da análise dessas tendências, temos objetividade, vamos direto ao ponto e, com certeza, temos a eficácia dos resultados. Isso faz com que nós consigamos ter uma otimização dos meios pessoal e material, porque vamos no ponto certo. Universo da aviação civil brasileira — são os dados. Número de aeronaves, 11.273. Número de empresas aéreas, 893, divididas em transporte aéreo regular — aqui, podemos dizer, segundo o RBH 121 e segundo o RBH 135, que define aquela questão de números de assentos, mais de 30 assentos ou menos de 30 assentos —; transporte aéreo não-regular, 9; táxi-aéreo, 256; serviços aéreos especializados, 594. São empresas, por exemplo, de aerofotogrametria, ambulância aérea e do gênero; são serviços aéreos especializados numa atividade. Número de aviários: mecânicos, 8.978; despachantes operacionais de vôo, 120; aeronautas, 17.182 pilotos; mecânicos de vôo, é o *flighth*, muito pouco, porque as aeronaves modernas já não admitem mais a presença... não se faz mais necessária a presença desse tipo de profissional; mais aeronaves, 727 e 707, aeronaves mais antigas, são 102; comissários de vôo, 8.703; escolas de aviação civil, 416; indústria de produtos, 22; oficinas de manutenção homologada... É um elo muito importante desse sistema, Ninguém pode fazer manutenção de avião a não ser em oficina homologada, que também é regida pelo RBH 145, para obter a sua certificação. E 10% dessas oficinas estão homologadas no exterior. Portanto, há opção de o operador fazer a sua homologação no exterior. Portanto, a autoridade aeronáutica do operador tem que ir lá fora certificar e manter essa certificação a cada 2 anos. Quem são os nossos anjos da guarda que fazem esses trabalhos? São os nossos inspetores, chamados INSPAC: é a pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil que está, como seu representante, autorizada a realizar as atividades de fiscalização de aviação civil. Na área de aeronavegabilidade ou na área de manutenção, a ANAC-Rio, como falei, lá na sede Rio, 84, e o Regional. O Regional são as Gerências Regionais 1, 2, 3, 4, 5... 146, num total de 230. Na área de operações, a outra área que consta da certificação: na ANAC-Rio, 21, nas gerências regionais, 151, num total de 172.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Presidente, V.Exa. me permite uma pergunta?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputada Luciana Genro.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Esses Inspetores é que estão designados para fazer a fiscalização das obras dos aeroportos também?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, Sra. Deputada. Como eu falei, o foco da minha apresentação está voltado para segurança, a segurança operacional das operações aéreas. Portanto...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não inclui as pistas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, senhora, não inclui. *(Pausa.)* Então, portanto, eu peço mil desculpas, mas essa fala, para mim, me conforta. É uma mostra do nosso trabalho, uma singela demonstração de carinho para com os Deputados. E seguimos esse roteiro: falamos da Organização Internacional de Aviação Civil, contextualizamos o Brasil nesse cenário, falamos da missão da ANAC, falamos da estrutura da ANAC voltada para os aspectos — e fizemos ênfase — na questão da segurança das operações aéreas, falamos dos processos básicos, que é a regulamentação, certificação e fiscalização. Portanto, acredito, tenho certeza de que atingimos o objetivo, que foi contribuir para os trabalhos da CPI. Fornecemos subsídios referentes aos métodos empregados, recursos disponíveis da Agência Nacional de Aviação Civil para o cumprimento fiel da sua missão institucional relacionada com os aspectos de segurança de vôo. Muito obrigado e mil desculpas pelo tempo tomado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está bem. Vamos, então, passar à fase das interrogações, concedendo a palavra ao nosso Relator, Deputado Marco Maia, como de praxe, pelo tempo que S.Exa. julgar necessário. Agradecemos ao Coronel Velozo a explanação e passamos ao Deputado Marco Maia a palavra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Boa tarde, Sr. Presidente. Boa tarde, Sras. Deputadas e Srs. Deputados. Uma boa tarde a todos e a todas as presentes! Boa tarde, Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC. Agradeço, já de antemão, a V.Sa. a presença nesta CPI, que, como deve ser do seu conhecimento, foi constituída com o propósito de investigar as



causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro.

A partir do dia 29 de setembro do ano passado, todos passamos a presenciar uma série de fatos que constituíram a chamada crise do setor aéreo, como o aumento no número de vôos atrasados e cancelados por problemas de manutenção das empresas aéreas e devido aos protestos trabalhistas dos controladores de vôo; aeroportos lotados em todo o País, com uma completa falta de informações e um atendimento inadequado aos passageiros; panes em equipamentos de controle do espaço aéreo, entre outros; até que fomos todos surpreendidos, no dia 17 de julho passado, com a ocorrência de um novo acidente aéreo de grandes proporções, desta feita, com um Airbus da TAM no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, que, infelizmente, vitimou outras 199 pessoas. Desde aquele dia, Sr. Jorge Velozo, os trabalhos desta Comissão Parlamentar passaram também a se focar na busca das causas e das responsabilidades por este segundo acidente, bem como sua relação causal com o objetivo desta CPI.

Assim, a sua convocação para depor nesta Comissão justifica-se pelo fato de V.Sa. ser um dos membros que compõem a Diretoria Colegiada da ANAC, órgão responsável pela regulação e fiscalização das atividades da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária brasileira, portanto dirigente de um órgão de Estado fundamental para a gestão eficiente do setor. Sendo assim, Sr. Jorge Velozo, contamos com a colaboração de V.Sa. para buscarmos os devidos esclarecimentos que nos permitam propor soluções, a fim de superarmos este difícil momento por que passa o setor aéreo nacional.

Vou fazer meus questionamentos e V.Sa. pode ir respondendo de bate-pronto. Sobre a experiência profissional e as atribuições de V.Sa. na ANAC, qual é a formação e a experiência profissional de V.Sa.?

Se V.Sa. quiser utilizar o microfone de mão, acho que seria melhor. Pelo tempo da exposição, V.Sa. já deve estar, inclusive, habituado com esse microfone.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Exmo. Sr. Deputado Relator, obrigado por essa pergunta. Acredito que a maioria dos presentes conheçam a minha origem. Sou Coronel-Aviador da Reserva da Aeronáutica, aspirante da turma de 1976. Ingressei na aviação civil em 1986 como Capitão e atuei até passar para a Reserva,



no ano passado, na área da segurança de vôo, na segurança das operações aéreas, principalmente na parte de qualificação do pessoal da aviação civil e na área de operações. Fiz questão de abrir essa distinção, dentro da segurança das operações, entre área de operações e área de aeronavegabilidade. Portanto, atuei como Inspetor de Operações, na época em que se fazia avaliação de proficiência de tripulantes, portanto fazendo esse trabalho em empresas como a VARIG, e na TAM. E, como eu disse, temos conhecimentos também sobre a área de aeronavegabilidade, mas minha área de especialização, dentro da segurança das operações aéreas, é na área de operações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual o prazo de mandato de V.Sa. na ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Cinco anos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E está lá há 1 ano?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Nós fomos empossados, se não me engano, no dia 20 de março do ano passado, portanto 2006.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pouco mais de 1 ano?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Um pouco mais de 1 ano.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou fazer algumas perguntas sobre o funcionamento da ANAC também. A Lei nº 11.182, de 2005, que cria a ANAC, estabelece, em seu art. 10, que a Diretoria atuará em regime colegiado. Qual a avaliação que V.Sa. faz quanto ao funcionamento da ANAC neste formato?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu posso-lhe dizer que, para mim, é uma experiência nova, tendo em vista que o DAC funcionava com um modelo completamente diferente na questão da gestão, na questão da decisão, com um Diretor-Geral e um *staff* naquelas áreas, nas mesmas áreas que compõem hoje o *staff* máximo técnico da ANAC. Esse modelo de colegiado é um modelo que traz para o processo decisório uma qualidade e uma possibilidade de se ter uma decisão mais objetiva e mais abrangente, porque cada técnico — somos 5 técnicos, cada um no seu conhecimento, na sua experiência — tem um gabinete com seus assessores, escolhidos por eles. Seguem a avaliação dos processos que são levados à pauta, portanto todos os processos que são levados à pauta obrigatoriamente passam pelo Superintendente, portanto pessoas de currículo técnico para levar esses temas,



levar o estudo, levar a proposta para as pautas. Eles são estudados previamente pelos Diretores e votados, discutidos e votados. Portanto, o tema, antes de ser decidido, ele é esgotado em vários níveis. Portanto, tenho certeza de que as decisões, a meu ver, são bastante consistentes, bastante trabalhadas do segmento anterior até o processo decisório.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A ANAC tem recebido muitas críticas quanto à competência de gestão de seus Diretores, portanto quanto ao trabalho de V.Sa., inclusive. Qual a avaliação que V.Sa. tem da atual gestão da ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É importante frisar que a ANAC está vivendo um processo de transição, um processo de transição do DAC para o momento que estamos vivendo. Ao mesmo tempo, atuamos, usamos bastante parte da disponibilidade do tempo para atuar em situações difíceis que ocorreram ao longo da existência da ANAC. Eu posso dizer que a atuação dos atuais dirigentes é cercada de cuidados, cercada de responsabilidades. É bem verdade que talvez, por falha de interpretação, as decisões ou a amostragem da postura não revelem uma verdade, uma realidade, mas, ao estar presente, ao conviver neste ambiente, eu posso lhe dizer que o trabalho é feito com bastante responsabilidade, com muita vontade de acertar, porque também foi sempre assim que eu atuei, e não seria diferente ao longo da minha vida como um integrante desse comitê de gestão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existe ou existiu algum conflito entre os membros do colegiado dos Diretores da ANAC que tenha prejudicado a adoção de alguma decisão técnica ou política da Agência?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu posso dizer que, enquanto eu estive presente nas reuniões oficiais, formais, não-formais, não aconteceu nenhum tipo de divergência em qualquer outro aspecto, a não ser na discussão técnica. Divergências são necessárias, são importantes, divergências técnicas, justamente para melhorar a qualidade da decisão, e o debate é peça fundamental nesse processo em que várias pessoas vão ter que votar. Então, o debate existe, tivemos várias vezes que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E como são feitas as votações dos processos?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O processo de votação inicia, como eu havia dito, com a apresentação de um processo via o responsável pela área. O Superintendente, portanto, formula a proposta; depois de ser trabalhada essa proposta com os seus técnicos, entra em pauta; os Diretores tomam conhecimento previamente, através dos seus assessores — tudo com os seus assessores —, e depois vão para as reuniões de diretoria que acontecem todas as terças-feiras em Brasília, algumas vezes no Rio de Janeiro. Aí, sim, acontecem os debates e essas divergências salutares, como eu havia dito, divergências técnicas, divergências que visam avaliar conseqüências. Cada um com a sua experiência monta um quadro negativo ou positivo e, enfim, chega-se a um consenso. A maioria das decisões que nós tivemos foram por consenso. Numa outra oportunidade, houve portanto divergência de um ou outro Diretor, mas a maioria das decisões estão todas registradas em atas. As atas são colocadas a público, e sempre há o consenso — sempre não, quase sempre ou na maioria das vezes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. se recorda de ter votado contra alguma proposta ou alguma resolução, de ter sido derrotado em alguma resolução que fosse votada pela ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não me recordo, não me recordo. Eu posso ter tido... me manifestado...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. pode falar aqui com tranqüilidade, porque nós já devemos ter, inclusive, as atas de todas as reuniões da ANAC aqui na CPI.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Relator...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, V.Exa. poderia perguntar quantas vezes S.Sa. se absteve nessas reuniões, porque eu tenho informação de que S.Sa. se absteve algumas vezes, várias vezes em algumas dessas reuniões.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Olha, eu não sei, Sr. Deputado, onde está essa informação, mas eu até conheço — e é o meu dever, e o próprio decreto de criação, o decreto da ANAC, o documento complementar, a lei que criou a ANAC, ele proíbe a abstenção, e eu tenho conhecimento disso e obviamente eu posso até ser sincero neste momento, viu...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, deve ser sincero.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu tenho que ser sincero.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem que ser sincero.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu, por vezes, por questões de divergência técnica, já pensei até: vamos deixar esse trabalho para amanhã? Mas como, obviamente, tudo tem que ser rápido, tem prazo, etc., eu voto e tenho que votar e sempre o fiz, a não ser nos momentos em que eu estive ausente, e posso lhe garantir, Deputado, foram... dá para contar nos dedos das minhas mãos o tempo... as vezes em que eu estive ausente, a não ser agora, ultimamente, como eu disse, eu estive afastado por questões médicas. Mas faço questão sempre de estar presente, porque eu acho que a minha participação, ela é, como a dos demais, importante para o processo decisório.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Relator, só para constar, nas atas que estão disponíveis na ANAC não há um voto contrário do Relator, portanto ele concordou com todas as decisões tomadas em caráter colegiado, solidário e coletivo pela diretoria da Agência. É o único que não votou contra nenhuma vez.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor viu como a informação está aí.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu... Sr. Deputado, eu tenho... eu tenho que ter esse cuidado com o que está no papel, mas o meu maior cuidado, Deputado, com toda a sinceridade, é com a minha consciência. Eu realmente... isso é... isso é... questão para mim de ponto de honra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Voltando à Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC, em seu art. 8º, item XVI, estabelece que compete à agência *“fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo”*.

V.Sa. poderia nos explicar de que forma concreta a ANAC cumpre essa obrigação e qual a estrutura que a ANAC possui para cumprir essa tarefa?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu mostrei na minha apresentação a forma que eu chamei de dinâmica de fiscalização. Nós trabalhamos com essa interação com o usuário, a interação com todos os operadores e por várias fontes interativas, como eu havia explicado, eu havia mostrado. E fruto dessas interações, nós formulamos os indicadores e os indícios. Eles são trabalhados, nós temos



inspetores daquele quadro, inspetores que eu chamei de nossos anjos da guarda. Eles têm, quando se trata de uma empresa de grande porte, cada inspetor para uma empresa, que ele é que faz essa análise de... analisa esses indicadores.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando eu lhe pergunto isto... Nós vimos ali sua apresentação, mas eu estou lhe perguntando no sentido de saber: bom, o cidadão está lá, é o fiscal. Como chama? O INSPAC. Então, quantas vezes ele sai? Ele tem uma programação para ir fiscalizar tal aeronave? Ele vai na manutenção de 10 em 10 dias, de 5 em 5 dias, todos os dias? Como é esse procedimento de fiscalização das aeronaves? Ou ele liga para a empresa e pergunta: "*Como está aí? Está tudo bem?*"

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como é feito esse procedimento?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É como eu lhe disse. Nós temos os indicadores, tem um inspetor dedicado para cada empresa, quer dizer, que chamamos de inspetor *master*, ele faz a avaliação desses indicadores, formula o diagnóstico e aí sim ele monta a missão que é a ida, para verificar, fruto também de uma avaliação de evidência. Então, ele vai no ponto. Por exemplo, se tem uma informação de que a empresa não está cumprindo determinado item regulamentar, então, trabalha-se...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E colhe essa informação de onde?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - De várias fontes, de várias fontes. Não, eu falei... Eu me referi... Os próprios relatórios de vistorias anteriores, relatórios de trabalhos, como *check* de tripulantes, que há a presença do inspetor na área de treinamento. Todos os contatos que são feitos com os operadores mostram os indicadores e a evidência para retorno, para retorno. Portanto, é o replanejamento no ciclo contínuo da fiscalização. E aí são disparadas missões de fiscalização, com o objetivo específico de ver, de tratar daquelas evidências. Por isso que nós temos os nossos inspetores *master*, que cuidam da avaliação desses indicadores, mas não se trabalha somente com documento. As evidências, elas podem ser de pequena monta, pedem-se documentos, trabalha-se e analisa e também como podemos ir de surpresa, ou não, a...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há fiscalizações de rotina?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Fiscalizações de rotina em cima desse trabalho de avaliação de indicadores. Fiscalizações... Quais são os tipos de fiscalização? Nós fazemos fiscalização de rampa, ou seja, estar nos aeroportos com os inspetores postados, esperando a chegada ou saída das aeronaves e lá fazemos as verificações, segundo o *checklist*. A inspeção de rota. Dispomos de 2 inspetores, um de aeronavegabilidade e um de operações, que surgem, vamos chamar assim, em determinado momento e acompanham o voo. Acompanham o voo e fazem toda a verificação da questão da regulamentação, do aeronauta, da questão das habilitações, da questão do atendimento, da manutenção de linha, da questão dos RTAs, como está a integridade dos Relatórios Técnicos da Aeronave, da questão da operação dos equipamentos. Então, eles entram... Eu não sei se já tiveram a oportunidade de ver a aparição desses inspetores em trabalho, que ficam na cabine e acompanham o voo e atestam e verificam e fiscalizam a operacionalidade da empresa como um todo. Dali nós temos os indicadores de que eu lhe falei. Se estão lançados no Relatório Técnico da Aeronave vários itens em ACR, Ação Recomendada Retardada, ou seja, o avião pode voar conforme a MEL, mas está lá lançado. Aí, por que está lançado lá já há algum tempo e nada foi feito?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sas. ficam sabendo quando os reversos das aeronaves estão pinados ou não?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim. Isso tem que estar lançado no... Eu digo a autoridade... Essa informação não é remetida para..

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para a ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não. Mas, como eu disse, por força de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Você vai ficar sabendo depois quando for fazer a análise dos documentos?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Nós vamos ficar sabendo no momento em que nós estamos em contato no trabalho de fiscalização, que está lançado no livro de registro da aeronave que 1 reversor ou os 2 estão inoperantes e obviamente se a MEL está atualizada e se o tratamento dado conforme os procedimentos de certificação foram feitos. Nesse momento... E ali se faz um relatório que, como eu lhe disse, são analisados e poderá ensejar uma ação mais contundente, de mais



inspetores presentes na empresa para verificar, através daquele indicador verificado naquele voo, se o comportamento como um todo da empresa está comprometido ou não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O número de inspetores não é pequeno, não?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia fazer uma...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Senhor?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O número de inspetores não é pequeno, não?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Olha, se eu fosse... Desculpe, Deputado Gabeira, se eu fosse pedir, eu pediria mais, é verdade, mas o número de inspetores que nós temos, dentro dessa dinâmica de trabalho, como eu lhe falei, ela atende os requisitos, ela atende os nossos anseios em termos de preocupação de segurança de voo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quantos são militares e quantos são civis?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu não tenho de cabeça esse número. Mas eu pediria, se o Presidente assim o permitir, que se alguém tiver, dos meus assessores, esse número, que possa entregar. Eu não tenho de cabeça.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não há problema. Se alguém tiver pode trazer a informação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como está se dando essa transição? Há uma transição dos militares para os civis, ou isto não está acontecendo?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Felizmente, nós temos um excelente relacionamento com o Comando da Aeronáutica. A lei prevê que os militares sairiam na proporção de 20% ao ano no prazo de 5 anos. Portanto, ao final de 5 anos, nós estaríamos sem esses inspetores. Mas há de se conceber que é de suma importância a presença deles para esse momento de transição, porque são esses que vão treinar os que estão vindo. Recentemente, esta semana, estão sendo admitidas as pessoas que virão a ser inspetores — ainda precisam ser treinadas, trabalhadas —, vindas do concurso público. Infelizmente, demorou muito, só foi



liberado um terço do montante estabelecido em lei. Então, há necessidade realmente de que esses inspetores permaneçam. Como eu falei, esse relacionamento que se tem com o Comando da Aeronáutica não está permitindo fazer um ajuste de tal forma que essas necessidades, todas as nossas necessidades sejam atendidas. Portanto, em termos de permanência desses militares, no tempo que for necessário para que a ANAC consiga manter ou atualizar ou ter o quadro de inspetores suficiente e necessário para o trabalho de certificação e fiscalização.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.K. Eu ia lhe fazer uma pergunta sobre como o senhor avalia o comportamento das principais empresas aéreas brasileiras no que diz respeito a manutenção. Mas vou lhe fazer uma pergunta da seguinte forma: de 1 a 10, qual é a nota que V.Sa. daria para a manutenção das empresas aéreas brasileiras? Sendo 1 terrível e 10 ótima.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Relator, eu... dar uma resposta direta é exatamente o que eu gostaria de dar, mas como...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se gostaria, pode dar, não há problema.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - ... como o complexo é tamanho é possível que eu daria uma nota X para uma área na manutenção e uma nota Y para uma outra área. Enfim, assim variado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para manutenção qual é a nota?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, digo dentro da área de manutenção, que é um complexo imenso. Eu daria efetivamente uma nota 8 para nossas empresas, sem chance de errar. É assim que eu vejo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma nota 8.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, será que ele poderia dar uma nota com relação à auditoria que foi feita na TAM?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu posso refletir. Se eu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu lhe pergunto: a nota é 8 com aquela auditoria?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Se eu afirmei 8, eu não posso nem sair desse...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode. (*Inaudível.*)

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu permaneço na posição da nota 8, Sr. Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Especificamente em relação ao volume de autuações e de multas aplicadas pela Agência às companhias aéreas relacionadas a problemas da manutenção das aeronaves e seus equipamentos, V.Sa. poderia nos informar se esse número é significativo, se vem aumentando ou diminuindo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu gostaria de me reportar ao padrão. Quando V.Exa. falou qual é a nota que eu daria, eu daria 8. Mas 8 em relação ao padrão. Esse número de notificações de infração que geram ou não multa, eles estão relacionados, obviamente, com o número que também vem aumentando em relação à estrutura da própria empresa. É óbvio que se a empresa... É óbvio, desculpem a palavra, mas eu acho, ou eu julgo que se a empresa aumenta a sua estrutura, ela reúne mais pessoal, ela reúne mais aviões. Essa estatística tende a aumentar, porque se aumenta o número de aviões, aumenta o número de tripulantes, aumenta o número de mecânicos, aumenta o número de pessoal da área técnica. Portanto, a freqüência tende a aumentar, mas eu me reporto ao padrão. A proporcionalidade é em função do momento anterior: como era antes, como era depois em termos de tamanho. E o que está acontecendo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas percentualmente...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Percentualmente se mantém.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se mantém?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Se mantém, porque eu estou me referindo ao padrão.

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

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu posso lhe dizer, Excelência, que em alguns momentos temos momentos de deslizamentos, que são corrigidos, mas destaque negativo, eu só me lembro da VASP. Neste momento eu não poderia afirmar isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A VASP?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A VASP à época do DAC ainda, que culminou com a sua parada. Esse foi um momento de grande tristeza para mim, que na posição em que hoje está o Superintendente de Segurança Operacional, nós trabalhamos dia e noite e fixamos praticamente residência dentro da VASP, em todas as áreas, no CTM, em todas as áreas, Suprimento, voando com nossos inspetores diariamente dentro dos aviões. E aí fomos, vamos dizer assim, suspendendo tarefas, eliminando, parando aviões, até que... e com isso ela ia parando a sua malha, diminuindo a sua malha, até que efetivamente ela parou. E foi exatamente pelo lado técnico. Isso está na minha memória, mas hoje eu não posso afirmar isso.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor disse que os inspetores voam junto com o avião. A gente tem algumas denúncias de pilotos de que, para que não fugisse do tempo necessário para o descanso, mas devido à necessidade do trabalho, esses pilotos são colocados em um tempo menor, não têm o descanso que eles têm preconizado, mas são obrigados a assinar como sendo o tempo adequado, a companhia exige que eles façam isso. Esses inspetores têm como saber isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Pois não, excelência. Isso é alvo de verificação também. Todo vôo tem o registro no livro de bordo, é até um documento previsto no Código Brasileiro. O registro compreende identificar a tripulação e o tempo de vôo, que hora decolou, que hora pousou, etc., tudo identificado. E esse livro tem cópias. Essas cópias vão para a empresa, para a área financeira, porque tem que pagar as horas de vôo do piloto. Então, não há como ter engano nisso porque aí mexe no bolso do profissional. E vai para a área de manutenção. E nós, quando vamos fiscalizar a empresa, vamos exatamente nesse setor para fazer o cruzamento e saber se efetivamente houve cômputo de horas incorretas. Se o senhor perguntar se já aconteceu, já aconteceu algumas vezes, mas empresas... isso no passado. E é aplicada multa, é aplicado auto de infração e é afastada a pessoa A, afastada a pessoa B. Então, nós temos condição de ver, sim. Agora, gostaria, se me permite, Deputado, gostaria de destacar: a vida do profissional, como eu havia colocado, ela é regida por uma lei; no caso do aeronauta, a Lei do Aeronauta, que traça, vamos dizer assim, o ritmo de trabalho permitido para aquela posição. E, complementarmente a essa lei, tem uma portaria assinada pelo



Ministério do Trabalho e pelo Ministério da Aeronáutica, o então Ministério da Aeronáutica, então, com responsabilidades duplas — o Ministério do Trabalho, portanto, para ver a questão da jornada, a questão de toda a defesa do profissional como trabalhador e a questão referente à segurança de vôo, a questão do tempo de exposição do vôo. Isso nós temos condições de verificar, sim, e é feito.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A informação que a gente tem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só um pouquinho ...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Só essa, só um minutinho. A informação que a gente tem é de que nos livros está absolutamente correto, mas que na prática, no vôo em si, eles são obrigados a assinar no livro corretamente, dar a informação correta, mas não acontece na prática.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu realmente desconheço um exemplo que... mas digo que a fiscalização existe, e se isso ocorrer, é passível até de suspensão de certificado, sim. Isso é crime, na realidade, é crime de falsidade ideológica. Isso, obviamente, se a fiscalização debater e o processo caminhar no seio da ANAC, isso vai ser denunciado ao Ministério Público, com certeza. Isso é um crime, efetivamente é um crime, não é nem questão de somente segurança de vôo, mas é crime.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. É isso, Deputado Ubiali? Qual a avaliação de V.Sa. em relação às empresas TAM e Gol no que diz respeito ao histórico de manter em dia os procedimentos de revisão de suas aeronaves?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estou lhe fazendo essas perguntas porque V.Sa. é a autoridade que regula o mercado na área de manutenção e tal das aeronaves. Essa é uma grande preocupação do cidadão que utiliza o sistema de transporte aéreo em relação à manutenção das aeronaves. Então, ninguém melhor do que V.Sa. para dizer aqui se os procedimentos são feitos, se são executados, se não são, se a ANAC está fiscalizando, se as pessoas podem viajar com segurança em relação às companhias aéreas que estão operando no sistema neste momento, se elas cumprem com as suas manutenções preventivas, ou seja, V.Sa. é a autoridade aqui para falar sobre esse assunto. Se V.Sa. titubear aqui em relação a esse tema, o que sobra para o cidadão que tem que andar de avião neste País? Por



isso é que estou lhe fazendo as perguntas aqui, Dr. Jorge Velozo, para que o senhor possa transmitir essa segurança ou essa insegurança para o cidadão brasileiro, que é torpedeado todos os dias por panes, por arremetidas, por incidentes que as autoridades acabam, em alguma medida, afirmando na imprensa que são normais, que isso é natural, acontece a toda hora, é possível acontecer, faz parte do processo. Por isso é que lhe faço essas perguntas. E quero lhe confessar que fico preocupado toda vez que o senhor pára para pensar o que vai responder em relação a esses questionamentos, porque passa a impressão de que não têm segurança para afirmar como é o procedimento das companhias aéreas em relação a sua segurança.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Excelência, eu paro para pensar até porque me orientaram assim, para eu não causar confusão, já que estamos falando em segurança de voo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem foi que o orientou desse jeito?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Todo mundo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Todo mundo?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Então, se estamos falando em segurança de voo, uma interpretação errada pode causar um desdobramento no pensamento e nas imaginações das pessoas. Então, tenho que ter cautela ao falar. Mas V.Exa. me ajudou muito no momento em que perguntou qual é a nota. E, sendo fiel a minha resposta, nota 8, posso lhe responder que as nossas empresas cumprem, dentro desse padrão, o que está programado. Como eu havia dito, a certificação de uma empresa é a parte mais importante do processo da operação. Então, quando se certifica uma empresa ela mostra qual é o seu perfil através daqueles dois documentos, MGO e MGM — Manual Geral de Operações e Manual Geral de Manutenção, e demais documentos. Então, ela mostra o seu perfil, como é a sua postura de manutenção, portanto, qual é o seu programa de manutenção que tem que ser aprovado. E aí ela mostra de que forma ela vai fazer, quais são os técnicos que ela está usando, qual é a qualificação desses técnicos, qual é o treinamento que ela está fazendo e ela efetivamente o faz. Isso, como eu disse, ela é vista, quer dizer, esse padrão de cumprimento dos requisitos, isso é visto em vistoria. Eu também ando de avião, mas eu, quando me sento na poltrona, me sento,



de certa forma, tranqüilo, porque sei que as coisas estão acontecendo. E é dessa forma que gostaria de transmitir para os brasileiros, a despeito de ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tem medo de andar de avião ou não?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não, senhor. Eu tive medo na primeira vez em que eu entrei num avião, mas depois que eu aprendi que ele é seguro, nunca mais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – O mesmo art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, no item 28, estabelece que cabe à ANAC aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego. Em relação às obras realizadas na pista principal do aeroporto de Congonhas, o Superintendente de Empreendimentos de Engenharia da INFRAERO afirmou nesta CPI que a mesma foi liberada para operação sem homologação por parte da ANAC e que 2 técnicos da Agência apenas o acompanharam em uma inspeção visual antes da sua liberação para operação no dia 29 de junho passado.

Quais as responsabilidades da ANAC em relação à liberação da pista principal de Congonhas após as obras que mexeram nas características físicas da mesma?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Bom, Sr. Deputado, uma pista... vamos imaginar que um aeroporto foi construído, então, aquela pista, aquele aeroporto, portanto aquela pista precisa ser homologada. E essa homologação é feita pela autoridade de aviação civil. A partir de estar homologada, todo o trabalho de manutenção das condições previstas em normas, condições para operação, tipo atrito, enfim, a manutenção do asfalto, etc, isso é de responsabilidade do administrador do aeroporto. No caso de Congonhas, não há que se falar, a meu ver, de homologação, porque ela tem homologação inicial ocorrida há muito tempo atrás; há que se falar de uma manutenção corretiva, que não requer, portanto, uma homologação, porque era uma pista homologada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas ela foi completamente reformada, não foi?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Ela não ... uma reforma que requer uma re-homologação seria aumentar a pista, desviar o seu rumo. Então, isso está



configurado, sim, com uma mudança nas características da pista. Aí podemos falar em re-homologação. Mas o trabalho que foi feito foi de ...

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já temos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor poderia ler novamente esse... do art. 8º, de reforma?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - o art. 8º da Lei nº 11.182...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - não, na que fala, que fala de reforma...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...2005, no item 28...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É 28.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...estabelece... É isso que V.Exa. quer saber?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu acho que é. Eu só estou pedindo para V.Exa. ler porque eu estou sem esse documento, e ele está dizendo que não foi uma reforma. E foi uma reforma, sim, porque custou 20 milhões de reais, não foi uma manutenção. Manutenção é uma coisa, reforma é outra. E na reforma vocês têm que liberar a pista ou não. Está aí. É só ler aí.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ampliação é uma coisa, reforma é onde está essa pista. Essa pista foi, sim, reformada. Custou 20 milhões de reais a reforma, e vocês deveriam abrir ou não a pista. Eu estou errado?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Me permita, Sr...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor sabe quem são as pessoas que estiveram lá nesse dia? Eram da sua área?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não, não eram da minha área, essa é da área da parte de Superintendência de Infra-estrutura Aeroportuária, não sei lhe dizer quem são as pessoas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nem o nome sabe dizer?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas naquela ocasião vocês...



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim , senhora, mas eu... hoje na... eu estou me referindo ao momento de hoje... se a pergunta foi....

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Mas a senhora...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas naquela época não havia.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A senhora tem razão, naquela época nós não tínhamos área, mas, de qualquer forma, a senhora, Deputada...eu não tenho essa resposta, efetivamente eu não tenho essa resposta, mas.... Sr. Deputado Vic, eu entendo que o trabalho feito na pista é um trabalho de...de...de... de uma manutenção corretiva e ...e... entendo também que a... quando há uma mudança nas características físicas da pista, aí sim é um retrabalho que precisa de uma re-homologação, mas melhorar as condições...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO – Não estou me referindo a re-homologação, estou me referindo a uma reforma. Isso aqui não foi uma reforma, porque a gente fica muito preso a nomenclatura, se foi reforma, ampliação, maquiagem, mas foi uma reforma, a pista foi reformada, claramente.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Tanto que ela ficou sem *grooving*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tanto que ela ficou sem *grooving*, exatamente. E ela custou 20 milhões de reais, essa reforma, e a gente perde a credibilidade na Diretoria da ANAC quando houve essa fraude na Justiça, que nós vamos já, já tocar nesse assunto, o Relator, com certeza, vai lhe cobrar isso, de que forma a o senhor participou dessa fraude. Então, eu gostaria apenas de saber do senhor se houve uma reforma. Se houve uma reforma, a responsabilidade foi de vocês, sim, da área de segurança da ANAC. Então, eu acho que houve uma reforma. O senhor vai ficar, como veio aqui o Presidente da ANAC, discutindo a forma de se dizer se uma reforma foi uma ampliação ou se foi uma maquiagem, e nós vamos cair na mesma vala comum e o senhor vai sair daqui sem nenhum tipo de coisa. Eu gostaria que o senhor lesse o que sua assessora lhe passou para que nós pudéssemos continuar a nossa argüição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu quero, restabelecendo os trabalhos aqui, pedir aos nobres colegas que quando forem fazer algum questionamento peçam aparte ao Relator, que poderá concedê-lo



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. sempre faz isso comigo. Eu pedi a ele, não...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não estou fazendo com V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas é justamente quando eu falo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É uma mera coincidência, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É uma mera coincidência mas... (*ininteligível*)... que eu nunca vi.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De maneira nenhuma.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, acho que é importante que a gente mantenha a palavra ao Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A palavra é do Relator...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Até porque existe uma lista de inscrições...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ...e o Relator poderá conceder ou não o aparte. Eu não quero é que a pessoa se dirija ao microfone e se dirija diretamente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Relator está balançando a cabeça assim. Eu acho que quando é assim... (*ininteligível*).

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto. É isso que eu quero que todos façam.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia na verdade responder essa coisa... Na sua avaliação, então, a ANAC não teria, nesse caso específico, a responsabilidade de homologar ou certificar a liberação da pista?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Na minha análise não haveria essa necessidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há um parecer jurídico sobre isso? Alguém já se pronunciou juridicamente?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Desconheço, desconheço.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - V.Exa. me permite, Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputada Luciana Genro.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Só complementando sua pergunta: qual é o critério para quando é considerada uma reforma ou quando é considerado, como o senhor disse, uma manutenção? Qual a diferença concreta que existe entre esses dois mecanismos que fazem com que um necessite da homologação e o outro não?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Existe uma portaria que trata sobre o tema. Eu não me recordo o nome agora, mas se a Sra. Deputada me permitir, eu poderia fazer esse encaminhamento para a CPI com essas explicações em relação à definição de uma forma ou outra. O que eu tenho no momento, como resposta, é dizer que o tema foi tratado não como uma mudança das características da pista em termos de direção, em termos de tamanho, mas sim como um trabalho de manutenção, obviamente num processo mais complexo. É isso que eu teria a dizer.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas essa *(falha na gravação)* que o senhor se refere ela é válida ou ela é para enganar otário também, que nem a outra?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Otário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Luciana Genro, vamos prosseguir aqui na...

Eu queria lhe fazer um outro questionamento, que é em relação a...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, o senhor me permite? Eu gostaria... Me permite ou não?

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Gostaria, com todo o respeito que tenho à Deputada Luciana Genro... quem foi enganada foi uma desembargadora federal.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, os otários fomos todos nós que fomos enganados...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, sim, nós somos. Ela não.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Todos nós.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ela foi enganada, com todo o respeito à desembargadora federal, por esta diretoria que o Sr. Jorge...



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Nós é que fomos tratados como otários pela ANAC...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...participa. Então, eu queria aproveitar, Sr. Relator, já que o senhor me autorizou... Eu gostaria que o senhor me permitisse perguntar sobre essa 121-189 que vocês fizeram, essa regulamentação, essa IS...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas vai chegar lá, vai chegar lá, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ma ele já pode ir chegando. É que daqui a pouco começa a Ordem do Dia...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu quero entrar no debate também, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que eu queria fazer uma outra... Eu queria fazer um outro questionamento, Dr. Jorge Velozo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado Vanderlei Macris.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu quero saber se eu posso entrar no debate, porque todos estão entrando, e gostaria de saber se posso, se tenho esse direito também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, o Relator está com a palavra, alguém para...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Estou procurando respeitar até agora, Sr. Presidente, mas eu estou...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente. Para intervir tem que pedir ao Relator a palavra.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Como todos estão falando, eu quero saber se eu posso também entrar no debate. É só esse o problema.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma outra pergunta...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...um outro questionamento que eu gostaria...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Uma questão de ordem, antes, Sr. Relator, uma questão de ordem. Eu queria colocar a seguinte questão: nós estamos às 16h20min. Eu acho que é o primeiro... depois da crise da ANAC, é o primeiro membro da ANAC que está depondo aqui com perguntas que certamente terão uma grande centralidade, inclusive para a audiência pública de amanhã. Então, eu acho que os Deputados estão interessados em falar, e o Relator vai chegar num ponto que mais nos interessa aqui. A gente não deveria caminhar para suspender a sessão quando a Ordem do Dia começar. Então, o encaminhamento que eu faço é a racionalidade, ou seja, o Relator conclua...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não se falando aqui em Ordem do Dia...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas conclua, chegue ao ponto para depois os Deputados poderem falar também...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu só não quero é que falem em Ordem do Dia.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ...senão todo mundo vai querer falar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se falar, chamar a atenção, aí somos obrigados a cumprir o Regimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero lhe perguntar: na sua avaliação, quem deveria homologar esta pista nova, ou autorizar o seu funcionamento?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Como eu havia dito, foi feito um trabalho de manutenção, esse trabalho é de responsabilidade do administrador do aeroporto, que tem que fazer os testes e as verificações com relação aos índices mínimos exigidos — índice de atrito etc. Uma vez estando dentro desses índices, dentro do contexto, essa informação tem que ser prestada para a ANAC. E se estiver tudo dentro dos padrões, a própria autoridade aeroportuária, então, procede à liberação da pista, porque é um trabalho que fica aos cuidados da própria autoridade de aviação civil. Desculpe, da autoridade aeroportuária.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No caso, a INFRAERO?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - No caso de Congonhas, a INFRAERO.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A ANAC recebeu alguma pressão por parte das empresas aéreas para que não prorrogassem a interrupção da pista principal de Congonhas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Deputado, eu desconheço. Desconheço completamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para V.Sa., a pista de Congonhas pode ter contribuído para o acidente com o avião da TAM?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É... Eu vou bater na mesma tecla, o senhor me desculpe, porque, enquanto nós não tivermos a...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando o senhor dá essa parada para pensar gera uma expectativa na resposta, aqui. Eu fico...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Deputado, como aviador, eu tenho opiniões, mas opiniões aqui neste momento eu tenho certeza de que não seria uma postura de responsabilidade, eu como aviador. Acredito que muitas pessoas que não são aviadores também têm suas opiniões, a partir das informações que veiculam, mas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu estou perguntando se pode ter contribuído, não que tenha contribuído ou não...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O que eu queria dizer ao senhor é o seguinte: não se pode dizer isso, não se deve dizer isso, enquanto não tivermos o resultado das investigações. Essa eu acho que é a postura mais correta.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A ANAC mandou 2 funcionários, Sr. Relator, para fazer essa averiguação. Quem são os funcionários e o que fizeram?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele disse que não sabia, porque eram de uma outra área que ele não conhece.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas ele não tinha conhecimento disso?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Não é da área do...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Antes não tinha área, como disse a Deputada Luciana Genro. Ele não tinha conhecimento de quem foram os funcionários que acompanharam a liberação da pista?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, os nomes das pessoas eu não conheço. O acompanhamento... Eu tenho conhecimento de que houve um acompanhamento para verificar as condições da pista, mas é aquela questão: se a pista está limpa, se tem obstáculos, enfim, pós obra. Mas que tenha tido uma participação com relatório, por ser obrigação da ANAC fazer essa fiscalização, não. Acredito que em termos de um convite para participar, para verificação após o término das obras. Mas desconheço quem sejam as pessoas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda no art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, só que nos itens XI e XXX, ambos rezam que cabe à agência expedir normas e regras visando assegurar padrões mínimos de segurança, inclusive em áreas aeroportuárias. Ao emitir qualquer instrução normativa, de que forma a ANAC a divulga aos interessados, ou seja, às empresas aéreas, às autoridades aeroportuárias e aeronáuticas e aos próprios usuários?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O processo para a instituição de uma norma acontece dentro de uma formalística que começa com o superintendente responsável. Obviamente, começa com os trabalhos dos técnicos da área correspondente, trabalhos estes de estudos técnicos até a formulação de uma proposta que, por meio do superintendente da área... ele leva essa proposta para a pauta e é discutida num colegiado. E, posteriormente, se aprovada, publicada no... sai a resolução ou portaria, é publicada no *Diário Oficial* da União e depois entra no processo de divulgação. Utilizamos muito a nossa página da Internet para esse trabalho. Portanto, como eu disse, tem uma área dedicada a esse conhecimento, que é a área Biblioteca/Legislação e uma outra área de sala de imprensa. É assim que se dá a divulgação das normas da ANAC.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre a Instrução Suplementar ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica n.º 121-189, datada de 31 de janeiro deste ano, que continha recomendações operacionais dirigidas às tripulações, tratando de procedimentos em pistas molhadas, V.Sa. poderia nos explicar qual a situação da referida instrução? Como ela foi parar na página da Internet da agência e em um processo da Justiça Federal, se não estava em vigor? E o que motivou a elaboração daquela instrução e por que ela não estava em vigor?



Só para lhe esclarecer, esta aqui é aquela resolução ou aquela instrução suplementar que esses Parlamentares aqui defenderam como sendo verdadeira e cobraram da TAM aqui explicações de por que não havia operado no Aeroporto de Congonhas com pista molhada com os 2 reversos operantes ou em plena capacidade de operação, conforme a instrução. Nós fizemos aqui o nosso papel. Muitos de nós aqui, inclusive, tecemos elogios à ANAC por ter tido aquele procedimento de alertar sobre os problemas gerados lá, naquele Aeroporto de Congonhas, e de ter tomado aquela decisão de fazer aquela instrução suplementar. Depois, fomos surpreendidos com a... primeiro, a informação de que aquela instrução suplementar não tinha validade, porque ela não tinha sido votada ou deliberada pelo Pleno da ANAC. E, depois, tivemos a informação, mais grave ainda, de que, mesmo não tendo sido votada, mesmo não tendo sido... não sendo uma instrução válida, ela foi utilizada num processo para garantir a liberação da pista do Aeroporto de Congonhas, quando, em dias de chuva ou para aeronaves especiais... e que inclusive suscitou declarações de que a Justiça havia sido enganada pela ANAC.

Então, volto a repetir aqui a V.Exa que este Relator, mesmo durante 1 dia, teve que dar 2 declarações de forma diferente: a primeira cobrando da TAM e a segunda cobrando da ANAC o comportamento em relação àquela instrução suplementar.

V.Sa. poderia nos explicar, então, qual a situação da referida instrução? Quer dizer, como é que ela foi parar na página da Internet como sendo uma instrução verdadeira da agência e num processo da Justiça Federal se ela não estava efetivamente em vigor?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Nas mãos da desembargadora também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nas mãos da desembargadora. Eu sei que, talvez, V.Sa. não seja o único responsável por isso, mas, como diretor de uma agência que tem uma estrutura colegiada, V.Sa. também tem responsabilidade pelas instruções, pelas normas que são aprovadas e deliberadas por aquela agência.



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, realmente é uma... é um tema bastante polêmico e precisamos... quer dizer, precisamos, digo, no caso, eu, agora, ter bastante cautela para responder, porque, como eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se não tem uma boa explicação, pode deixar que nós perguntamos amanhã para a Denise Abreu.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, eu, eu, eu, eu acho que, neste momento... boa explicação... não, não, não vamos ter nunca boas explicações, porque é polêmico, efetivamente é polêmico, mas, eu vou tentar sintetizar exatamente o que eu penso e tenho certeza ou penso que não vou conseguir preencher todos os... todos os anseios de quem quer que esteja me ouvindo. Mas tenho certeza de que nós, quer dizer, nós todos que estamos envolvidos, estamos trabalhando para tentar elucidar essa questão, onde aconteceram as incorreções. Mas é exatamente para isso que a Comissão existe, é para apurar essas coisas. Então, efetivamente, eu não... eu não... eu, eu não posso temer qualquer coisa, mas, sim, ter cuidado na fala. É isso que eu peço a compreensão antes de começar a falar sobre esse tema. Bom, o senhor me perguntou da situação dessa... desse trabalho denominado IS. A situação hoje: ela não é uma norma, ela não seguiu o trâmite processual para se transformar numa norma. Até acho que V.Exa. perguntou... fez uma pergunta anterior, até mesmo para balizar o que eu vou falar. Se não foi essa a intenção... mas me ajudou. Então, efetivamente, ela não é uma norma, porque não seguiu os trâmites processuais normais. Portanto, ela iniciou no nível gerencial, no nível de técnicos, como, neste momento, tantos outros trabalhos em nível técnico estão acontecendo que o colegiado, que os diretores não têm conhecimento. É a dinâmica da vida da agência como um órgão técnico regulador. Então, por exemplo, se está acontecendo uma mudança num padrão, como eu havia dito, um padrão de uma regulamentação, esse padrão... todas as agências do mundo inteiro tomam conhecimento, os técnicos trabalham para ajustar às suas regulamentações os requisitos. Então, neste momento, com certeza, vários técnicos estão trabalhando em outros temas, e não é do conhecimento... Portanto, não chega, não é o momento, portanto, de chegar ao conhecimento dos diretores. Portanto, assim ficou esse trabalho. Ele ficou no âmbito técnico. Se tivesse que se



tornar uma norma, deveria ser levado ao superintendente, para pautar na reunião do colegiado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Que superintendente?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Esse estaria ligado à Superintendência de Segurança Operacional, à área de segurança operacional. Deveria ter sido pautado ao superintendente, discutido e, depois de esgotadas todas as idéias, em termos de mastigar a idéia central com certeza, ter a certeza de que aquele procedimento seria o ideal, envolvendo várias pessoas, até mesmo convocando operadores, outro *expert*, peritos, para compor esse trabalho, que é um trabalho científico que carece, portanto, de técnicos, seria levado, portanto, no passo posterior, ao superintendente, que pautaria em reunião. Depois que... depois que... depois que fosse então pautado, os diretores, como eu falei, através de seus gabinetes, estudariam a matéria, seria discutido isso. E o tema, com certeza, levaria muito... levaria a muitas discussões, a muitas divergências técnicas, como acontece, até se tornar, portanto, alvo de votação. E, dentro do processo decisório, se aprovado, ser conduzido à publicação e divulgado. O que aconteceu, portanto: o trabalho ficou como um estudo, uma proposta de estudo, ou algo nesse sentido, restrito a alguns técnicos e, infelizmente, foi colocado na página da Internet.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas por que não progrediu essa avaliação da proposta dos técnicos?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só para dizer o seguinte: se os demais diretores, Sr. Relator, tinham conhecimento dessa sistemática da realização da ultimação de uma norma da ANAC. Só essa pergunta, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Até complemento, Presidente, para registrar: o Ministro Nelson Jobim acabou de anunciar no Senado que vai abrir o processo administrativo, nos termos que nós apresentamos aqui hoje. Não é contra pessoas, é contra fatos. E ele afirmou que essa instrução se deu após encontro de representantes da agência com empresas privadas. E uma diretora da agência levou o documento em mãos para a juíza federal. Portanto, é bom lembrar a responsabilidade colegiada e de quem foi a instrução para a utilização desse documento, ou os advogados são uns irresponsáveis e merecem ser representados na Ordem dos Advogados, no Estado de São Paulo.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. trouxe 2 informações importantes: a primeira, essa decisão; a segunda, que o Ministro Nelson Jobim está no Senado e não veio a esta CPI ainda. Segunda vez no Senado. Mais algum questionamento?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu estou achando a explicação, coronel, importante e tal, mas um pouco fora de órbita. Porque a questão central é a seguinte: dá ou não dá para pousar nesse aeroporto sem reverso? A questão era essa. E não era uma questão que, no meu entender, precisasse de grandes estudos técnicos posteriores. Já havia uma história de desastres com aviões desse tipo, já havia problemas na pista de Congonhas, era decidir: sim ou não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A questão principal não é essa. Me permita, Relator. A questão principal é que o Ministério Público tinha suspenso os vôos em Congonhas, e a resolução foi fabricada para romper com isso. Essa é que é a questão que eu acho que o depoente deveria se posicionar. Por isso é que os técnicos estavam lá operando essas coisas. Surgiu isso por causa disso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero lhe perguntar mais, eu quero lhe perguntar se é normal a utilização de resoluções dessa natureza, que ainda não foram aprovadas, em processos judiciais de que a ANAC participe.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não compreendi. Por favor, o senhor podia...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esta resolução, por todas as informações que nós temos, ela foi levada à Justiça por uma diretora da ANAC e utilizada num processo como argumento, por parte dos procuradores da ANAC. Eu vou lhe reformular a pergunta: V.Sa. tem informação de outras instruções ou resoluções que ainda não foram aprovadas pelo colegiado da ANAC e que tenham sido utilizadas em processos nos quais a ANAC seja parte?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, como eu disse, não se pode considerar como sendo uma resolução, porque efetivamente ela não é uma resolução. Ela ficou exatamente no plano de uma proposta, de um procedimento orientador, motivado pelas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas um documento desses... o senhor tem conhecimento de outros processos em que tenham sido utilizados?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não tenho conhecimento.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Documentos dessa natureza em...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não tenho conhecimento. Não tenho conhecimento, Sr. Deputado, não tenho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existem outras instruções como esta em tramitação na ANAC ou que tenham sido veiculadas no *site* da ANAC com este caráter?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Desconheço, desconheço. Quer dizer... a ...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - E entregues à desembargadora? Naquelas 120 páginas entregues à desembargadora havia outras instruções que não estavam em vigor?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Ali eu... eu.. Até onde eu sei, eu... eu... eu... por isso que eu falei, eu tenho cuidado de poder falar, porque eu não tratei desse tema, não... não.. não estava envolvido diretamente com o tema, então eu... eu me preocupo em...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os diretores da ANAC já trataram sobre esse tema em alguma reunião?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não foi tratado em reunião esse tema, por isso que eu... eu volto a lhe dizer. Esse tema ficou no âmbito técnico e não chegou a subir ao colegiado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu digo: esta denúncia já foi tratada em alguma reunião da ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, ainda não foi. Eu... Desculpe, desculpe, Sr. Deputado. Eu estive ausente na última reunião. Eu estava afastado por problema médico. Eu não participei da última reunião. Desconheço se tenha sido tratado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é que o senhor identifica que tenha tomado a decisão de levar este documento à Justiça?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Também desconheço, Sr. Deputado. Também desconheço. Eu não... não...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é que normalmente tomaria esta decisão? Sob quem estava essa responsabilidade de liberar a pista do aeroporto de Congonhas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Olha, também desconheço essa informação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Miguel Martini) - Mas pela informação da mídia foi a Dra. Denise, com 2 assessores. Foi o que a desembargadora disse.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu queria que... A informação da mídia nem sempre é precisa. Eu queria ter essa precisão aqui.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu volto a lhe falar. Eu estive afastado...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nada contra a mídia aqui, sobre as informações que a mídia tem, mas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Agora é tarde.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora é tarde, Deputado Vic Pires? Uma gafe?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu queria ter essa informação de V.Sa., porque como é uma diretoria colegiada da ANAC... Eu, na minha época de movimento sindical, não gostava dessa história de diretoria colegiada, mas como essa diretoria é colegiada, se pressupõe que todos tomem as decisões e tratem sobre todos os assuntos de forma colegiada. Agora, existe alguém que tenha a responsabilidade de cuidar dos processos jurídicos da ANAC? Algum diretor tem essa responsabilidade?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Olha, a responsabilidade do trato dos processos jurídicos fica a cargo da Procuradoria, a nossa Procuradoria-Geral, que faz o trabalho...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a Procuradoria está sob a responsabilidade de quem?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Ela... ela... ela...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ela se reporta a quem dentro da estrutura da ANAC?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Agora, como eu mostrei na... na... aqui na minha apresentação, ao diretor-presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E antes?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Antes ela tinha vínculo ao colegiado como um todo, mas não especificamente a um diretor, e a atuação da Procuradoria sempre em processos de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que a diretora Denise Abreu teria ido, então — ela, pessoalmente —, à desembargadora levar esses documentos?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu desconheço o motivo, se foi, e qual é o motivo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi ela que foi lá mesmo fazer isto?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Desconheço. Desconheço, Sr. Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria... Sr. Presidente, eu tinha aqui mais alguns questionamentos para fazer em relação às resoluções do CONAC, mas eu vou encerrar por aqui as minhas... os meus questionamentos e, se eu achar necessário, se nenhum outro Deputado os fizer, no final eu retomo aqui estes questionamentos. Com isto, eu encerro aqui as minhas... os meus questionamentos, por ora, agradecendo mais uma vez a presença ao Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da ANAC.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos passar, então, a palavra ao autor do primeiro requerimento aprovado, o nobre Deputado Miguel Martini, começando às 16h44min e terminando às 16h59min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Jorge Velozo, a primeira pergunta que eu queria fazer é se o senhor conhece essa Resolução 121-189. Conhece bem o teor dela?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Bom, eu tive a oportunidade de...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já acrescento a isso: o senhor conhece ou o senhor foi responsável por confeccioná-la, por prepará-la, por sugerir



alguma coisa ou o senhor passou à parte, o senhor não conhece nada dessa resolução?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu não trabalhei efetivamente nessa resolução. Quando esse trabalho efetivamente começou, também não tomei conhecimento e não me envolvi diretamente, em nenhum momento, com essa resolução. Obviamente, quando eu tive a oportunidade, quando eu retornei, depois da minha ausência por motivo médico, eu dei uma, vamos chamar, uma folheada no material, até mesmo para me preparar e estar aqui conversando com V.Exas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quando foi que o senhor se afastou para tratamento de saúde e desde quando o senhor é responsável pelo setor de segurança operacional, investigação e prevenção de acidentes?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu me afastei a semana passada...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim, mas essa resolução é do dia 31 de janeiro de 2007.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim. Mas eu havia dito para o senhor, eu não tomei conhecimento dessa... Não participei em nenhum momento do trabalho dessa resolução. Não...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas isso diz diretamente respeito à área de sua atuação, da sua diretoria. O senhor não foi consultado sobre isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não fui consultado. O trabalho aconteceu em nível mais baixo. Eu não fui consultado, não trabalhei diretamente com essa resolução. Portanto...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Como diretor operacional de segurança, o que o senhor acha dessa resolução?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu acho que essa... Isso é um estudo preliminar. Ele, para chegar a ser uma...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só um instantinho. Não dá para considerar que é um estudo preliminar, se ele foi utilizado como um documento oficial por uma diretora da ANAC junto a uma desembargadora federal, anexada ao processo. A essa altura do campeonato, não dá para o senhor dizer que isso não é um documento oficial, porque a diretoria da ANAC preparou esse documento. E,



mais do que isso, colocou-o na Internet. Ao colocá-lo na Internet, ou a ANAC é realmente uma “anarq”, onde cada um faz o que quer e não tem controle...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É uma o quê?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - “Anarq”, de anarquia. Ou é uma “anarq” ou alguém está escondendo informações. Eu acho que, nesse caso, o senhor pode estar escondendo alguma informação. Eu queria que o senhor falasse toda essa verdade.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, o fato de ter sido colocado na Internet... foi aberta uma sindicância para apurar a conduta, de que forma foi colocado isso indevidamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quanto tempo ela passou na Internet?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não tenho essa informação no momento. Não tenho essa informação, Sr. Deputado, não tenho. Mas ela efetivamente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas como que uma diretora, Denise Abreu... Segundo a desembargadora disse, ela, Denise Abreu, com mais 2 assessores — eu não sei quem são, 2 técnicos ou assessores —, foi verbalmente convencer a desembargadora, usando esse documento, para que ela liberasse a operação no Aeroporto de Congonhas. Como que uma diretora da ANAC faz isso? E o senhor é diretor da ANAC e não conhecia nada, e não sabia nada disso, e isso vai para a Internet, e ela diz na CPI do Senado que procuradores da ANAC entraram na Internet, identificaram essa resolução, anexaram o documento! Mas ela foi pessoalmente fazer a defesa. Isso diz a juíza, que deverá vir aqui espontaneamente, até. Então, como que o senhor, como um diretor de segurança operacional, investigação e prevenção de acidente, o senhor não tem conhecimento, nunca tratou disso e ainda diz que isso aqui não é uma resolução, não é uma norma?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Oficialmente eu lhe digo: não é uma norma. Tem inúmeras tarefas na área de segurança de vôo que eu trato, que despacho, e despacho em termos de contribuição do meu conhecimento técnico. Mas, efetivamente, Sr. Deputado, esse tema eu não tratei. Então eu não posso lhe responder categoricamente.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então a Dra. Denise vai precisar responder isso aqui amanhã. Mas já parece para nós aqui, pela fala do senhor, que não há o mínimo de coordenação na diretoria da ANAC. A impressão é que ela está acéfala. A impressão que dá é que alguém entra na Internet, coloca um documento e depois retira esse documento, que não é um documento oficial. Quer dizer, dá-se a impressão clara de que a ANAC, essa diretoria como um todo, além do que pode vir de má-fé, de má-intenção e outras coisas mais que podem suscitar como interpretação, dá-se a impressão de que a ANAC, que deveria zelar, a sua diretoria, pela segurança, está gerando é mais insegurança ainda. Quem está nos assistindo pela televisão deve estar se perguntando se a agência que tem que regular e que tem que cuidar da segurança, se é dessa maneira: *“não conheço; não sei como foi parar na Internet; a diretora pega isso, usa; o procurador usa. É uma decisão colegiada, mas os diretores não sabem...”* Então, esta é a pergunta: como nós, usuários do sistema de tráfego aéreo, como deveremos, como a população deve enxergar a ANAC a partir dessa fala do senhor, que é Diretor de Segurança Operacional?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, isso é apenas um episódio, entre inúmeros outros que nós tratamos no nosso dia-a-dia. Episódio que veio à tona, realmente, de uma forma indesejável. Mas por esse episódio, Sr. Deputado, não podemos generalizar a atuação da ANAC como um todo. Tratamos diariamente com inúmeras situações. Tantas coisas boas estão sendo feitas, tantos trabalhos em prol da segurança estão sendo feitos, que obviamente não aparecem. E por que não aparecem? Porque não tem nada acontecendo como fruto desse... Só consequência ruim. Mas eu pediria, por favor, que haja um entendimento. E para todo o Brasil que esteja ouvindo: por um episódio não se pode figurar toda a ANAC .

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Desculpa, mas não é um episódio qualquer. Cento e noventa e nove vidas foram ceifadas. Não é um episódio qualquer. Não é um detalhe que se corrige daqui a 5 anos. Se a juíza tivesse mantido a proibição de pouso nos dias chuvosos, se isso não tivesse sido usado de argumento para liberar aquela pista, cento e noventa e nove pessoas não teriam morrido, inclusive um colega nosso daqui.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu, eu...



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Quer dizer, não é um episódio qualquer. Nós estamos falando de vidas que foram ceifadas e que poderia perfeitamente ter sido evitado esse acidente. Perfeitamente. Houve uma série de erros. Não foi só a ANAC, não. Mas, principalmente, este foi um fator decisivo, porque estava proibido o pouso de aeronaves daquele porte. E quem lê esse documento aqui percebe que lá no número 5, na conclusão... É um absurdo que uma agência reguladora transfira para as operadoras a responsabilidade. Está dito aqui no final. Está dito aqui que os operadores que optarem por atender a esses requisitos de outra forma poderão fazê-lo. Porém, devem provar à ANAC que os seu métodos alternativos atendem nível adequado de segurança. Quer dizer, depende da empresa argumentar. Mas de antemão, pelo que sugere isso daqui, por tudo que aconteceu, o que as empresas falassem já ia ser aceito. Porque eu acabei de ouvir do Ministro Nelson Jobim — estou vindo de uma audiência lá com ele — que isso estava funcionando na lógica das empresas, não dos usuários. Por isso essa ação toda que ele pretende fazer, e que esta Casa terá que fazer. A ANAC não pode continuar do jeito que está. E nós já dissemos que, quando uma agência reguladora erra, e se ela cuida de telefonia, paga-se conta mais cara; mas, se a ANAC erra, morrem 199 pessoas. Então, há uma diferença substancial entre essa agência reguladora e as outras que existem. E a ANAC está com incumbências que não tem competência para desempenhar, para desenvolver. Está aí; é tudo isso. Isso é uma questão de legislação, que nós vamos alterar. A Lei nº 11.182 tem que ser mudada urgentemente, até porque os próprios diretores da ANAC — o senhor não é o primeiro que responde a isso, a essa questão que o Deputado Vic Pires fez. Que, no caso de reforma, é a ANAC. Mas a ANAC, o Presidente Zuanazzi disse aqui também que não sabia; quer dizer, que não era ele que tinha que autorizar. É da própria legislação. É a ANAC. Quem diz, quem autoriza o reinício dos vôos depois de uma reforma é a ANAC. Mas o Presidente Zuanazzi disse também que não sabia, que não era dele. O Presidente da INFRAERO disse que era a ANAC. Claro, está escrito aqui; nós sabemos ler, pelo menos.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu gostaria de ter uma fala. É importante ressaltar que, na decisão à ação do Ministério Público, uma decisão de 1ª instância, foi determinada a não-operação das aeronaves modelos



Fokker 100, 737-700 e 737-800. E, portanto, não estavam no bojo dessa determinação as aeronaves A-320 e A-319. Portanto, é só uma observação. Eu não estou... É só uma observação.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não se trabalha por tipo; é por peso e tamanho. Pega um Boeing 373 desses que o senhor está dizendo e pega o Airbus: dá 62 toneladas e 700...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Mas é que eu estou lhe dizendo: se a decisão permanecesse até hoje, o A-320 estaria operando, sim, o A-319 estaria operando, sim.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Por esse documento da própria ANAC, não.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu estou me referindo à decisão de 1ª instância. A decisão de 1ª instância envolvia o impedimento da operação de aeronaves Fokker 100, 737-700 e 737-800. O A-320 e o A-319 estavam fora dessa determinação. Em 2ª instância foi mostrado... Eu não estava... Volto a dizer: não fui eu que... Foi demonstrado à juíza que esses 3 equipamentos (Fokker 100, 737-700 e 737-800) tinham características de *performance*. Os documentos que foram levados eram documentos técnicos de performance dizendo: “Esta pista comporta essa operação de acordo com os *upgrades* e os gradientes do fabricante certificado”. Isso é o que me consta. Em função dessa demonstração, a desembargadora...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não, não é o que ela está dizendo. Ela está usando essa argumentação aqui. Porque aqui diz que tem de ter reverso no máximo — máximo de reverso. Ela não tinha máximo de reverso.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Deixe, por favor... Eu quero complementar mais uma informação.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Mas é porque o meu tempo está acabando. Isso daí o senhor disse que tem, mas não consegue dar determinadas informações sobre isso. Isso nós vamos perguntar à Dra. Denise amanhã. Mas o que eu queria perguntar para o senhor, porque até me desviei do assunto, é se, hoje, se eu quisesse comprar um Boeing, um Airbus 320, e se eu quero operar no



Aeroporto de Congonhas, a quem eu me dirijo para ter essa autorização? Eu posso operar normalmente? Sem considerar movimento de *slots* ou trânsito...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Ninguém pode alterar nada sem que para isso seja certificado. Certifica-se a empresa, certifica-se o pessoal.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Quem é que faz isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A ANAC.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - E qual é a diretoria encarregada disso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Hoje é a Superintendência de Segurança Operacional.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A Superintendência está subordinada ao senhor?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A pergunta é: A TAM... Isso sempre foi — desde que a agência passou a funcionar — assim?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sempre foi. Vêm desde a época do DAC os regulamentos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Na época do DAC. E o senhor tem controle das autorizações ou dos documentos que foram negados a empresas, anteriores à existência da ANAC? Estão arquivados em que lugar do DAC, ou na ANAC, agora? Na sua diretoria?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu gostaria de poder entender um pouco a sua intenção, porque...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Há 5 anos atrás, se a TAM tivesse pedido e tivesse sido negado, isso certamente ficaria registrado, porque existe um dossiê, existe um arquivo no antigo DAC? Isso daí deve ter passado para a ANAC. Isso está na sua diretoria. Eu posso fazer todos esses pedidos à sua diretoria.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu queria saber a quem eu pergunto. É isso.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor tem tudo isso?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Com certeza. Mas eu queria esclarecer somente que uma aeronave, para ser internada no País, para qualquer, para quem quer que seja...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso nós já sabemos.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - ... ela passa por um processo de autorização de importação.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Perfeito.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Nesse processo é visto se ela está homologada, certificada, se tem o certificado e homologação de título. Aí, ela é autorizada a importar, faz a importação. Ao chegar...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - *O.k.* Esse processo nós já conhecemos, até já discutimos aqui na CPI. A pergunta mais objetiva é essa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor pode... Eu encerro com esse tema.

Por exemplo, só o A-319 pode pousar no Aeroporto de Santos Dumont, o 320 não pode. Não é isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Em função da *performance* da aeronave, existe uma certificação para operação no Santos Dumont. Então, tudo envolve a *performance* da aeronave. Na realidade, são as aeronaves que têm de se adaptar aos aeroportos. A aeronave tem o seu peso máximo de decolagem, o peso máximo de pouso. Ela pode operar, não necessariamente dentro desse peso máximo. E toda a operação depende de como a aeronave está sendo despachada. Portanto, ela é possível operar no seu peso máximo de decolagem ou de pouso ou não, ter a limitação. Se, em função do tamanho da pista, a altura da pista...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa restrição é dada quando da autorização pela ANAC. É isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, vamos encerrar.

Agradecendo ao Deputado Miguel Martini a sua participação, vamos passar ao próximo inscrito, o nobre Deputado Gustavo Fruet. Começando às 17h01min e terminando às 17h11min.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Sr. Relator, prezado Coronel Velozo, em conversa franca e com respeito também ao senhor e à Aeronáutica, é bom afirmar que as decisões são todas por colegiado. E aqui o senhor afirmou que a diretoria colegiada traz mais qualidade, mais objetividade e mais abrangência. Nós entramos com um processo administrativo, não contra especificamente uma pessoa, mas por ineficiência e omissão com relação às decisões da Agência. E sempre esperamos e tivemos o senhor como a única pessoa que tinha qualificação técnica para ocupar a diretoria que ocupava.

Então, objetivamente eu vou fazer as perguntas, para que fique registrado e para saber exatamente o seu papel na Agência, se as decisões são efetivamente colegiadas e se há um fator de resistência das pessoas qualificadas com relação às críticas que estão sendo feitas aos critérios políticos de nomeação dos dirigentes na Agência. De forma objetiva, só para lembrar, em alguma reunião da diretoria da ANAC, o senhor se posicionou contrário a alguma decisão?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Em alguma reunião, o senhor tecnicamente apresentou divergência de propostas apresentadas pelo Presidente Milton Zuanazzi e pela Diretora Denise Abreu?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Formalmente, como declaração de voto, que é a sistemática, nunca o fiz. Mas, nos debates, sim, sempre fiz as minhas colocações e, por muitas vezes, antes mesmo de o tema entrar oficialmente em discussão, conversamos fora dessa formalidade, e eu sempre buscava colocar as minhas opiniões em relações às questões técnicas, para ilustrar ou ajudar o entendimento e as discussões.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Essas informações suas constam nas atas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não. Eu nunca registrei em ata, nunca fiz declaração de voto.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor estava presente na reunião ocorrida no dia 26 de julho da ANAC com representantes das empresas aéreas, em que foi discutida a redução do tráfego no Aeroporto de Congonhas? Até para complementar: houve uma divulgação de que a Dra. Denise Abreu teria



apresentado nessa reunião uma sugestão para as empresas reagirem à proibição das conexões em Congonhas. O senhor tem conhecimento disso? O senhor participou dessa reunião?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Essa reunião foi no Rio de Janeiro, no Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Não foi na...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor participou?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu participei de parte dessa reunião, porque nós estávamos dividindo os trabalhos. Eu estive presente nessa reunião, sim, juntamente com representantes do Departamento do Controle do Espaço Aéreo e empresas aéreas.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E foi discutido a redução do tráfego no Aeroporto de Congonhas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim. O tema era a redução do tráfego, de acordo com a Resolução nº 06, de que forma a malha, a nova malha, em função dessa redução, seria conformada.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor concordou com a decisão da Dra. Denise, com a orientação da Dra. Denise?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Hein?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Em relação à proibição das conexões para que houvesse uma reação das empresas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Na realidade as decisões, as orientações do trabalho foram exatamente em cima da resolução do CONAC e da portaria do colegiado, que tirava as conexões e as escalas de Congonhas, passando para Guarulhos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Reformule a pergunta.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor desculpa o tempo, mas é sim ou não, o senhor foi favorável, concordou com a orientação da Dra. Denise com relação à sugestão dada às empresas para reagir?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De que as empresas deveriam reagir, entrar na Justiça contra a ANAC, é isso, Deputado?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Isso. Sim ou não?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A Diretora da ANAC mandando as empresas reagirem e entrar na Justiça contra a ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não. Não foi isso o que aconteceu. Não houve essa declaração.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Conforme reunião da diretoria no dia 13 de março de 2007, no Item 4, foi designada a Superintendência de Administração e Finanças para elaborar ato normativo com o objetivo de regular o passe funcional no âmbito da ANAC; foi designado o Diretor Jorge Velozo como Relator da matéria. Até essa decisão, qual era a regra para a utilização do passe livre na ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O passe livre sempre foi utilizado desde a época do DAC para apoiar as missões de fiscalização, o trabalho de fiscalização ou o trabalho de certificação. Portanto, é um passo tido como funcional exatamente para atender a essa situação, não na questão administrativa.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor utilizou o passe livre?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu utilizei, eu utilizei passe livre, sim. Quando se fez necessário, eu utilizei, sim.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Quantos foram, Dr. Velozo?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu me recordo que... e até saiu uma reportagem sobre um passe livre que foi imputado a mim, mas, na realidade, foram 8 passes tirados no meu nome, mas efetivamente nem todos usados.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Antes de voltar às atas, comparando o antigo DAC com a ANAC, as fiscalizações das empresas e de manutenção, segundo as informações que recebemos, foram sendo reduzidas gradualmente. Existem empresas que nunca foram vistoriadas pela ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não existe essa hipótese. Todas as empresas são fiscalizadas pela ANAC.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Está bem. Com relação também à transição do DAC para a ANAC, as inspeções de rampa, as inspeções realizadas nas aeronaves, tripulações, despachos e no cumprimento da Lei do Aeronauta, durante o trânsito das mesmas nos aeroportos, foram realizadas em número insuficiente? Essas inspeções, já na ANAC, atenderam às recomendações da OACI?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Olha, Sr. Deputado, eu lhe digo que as inspeções de rampas e as inspeções de rotas foram realizadas, sim, e num número que acreditamos que seja o número suficiente para garantir esse padrão que eu afirmei.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Também em relação à transição do DAC para a ANAC, os vôos de *check* de tripulantes, comandantes, co-pilotos comissários foram sendo reduzidos, chegando a um percentual abaixo do preconizado pela. O senhor confirma ou discorda dessa afirmação?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu discordo, porque nós temos obrigatoriamente de fazer esse *check* para poder revalidar a habilitação dos tripulantes. É mandatório que haja um *check*, uma inspeção para revalidação desses tripulantes, porque, senão, eles estariam com a sua habilitação inválida — e ela tem um período de um ano — para poder, então, estarem em operação.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Por que a tabela de emolumentos da ANAC, quando criada, sofreu um aumento da ordem de até 500%? Quem autorizou tais aumentos? Foi discutido isso pela Diretoria?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A tabela de emolumentos foi feita exatamente quando do projeto de lei de criação da ANAC. Portanto, não houve a participação da então Agência já criada nesse trabalho. Foi junto com o projeto de criação da ANAC.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Em reunião da Diretoria do dia 18 de dezembro de 2006, foi decidido, conforme o Item 12 da ata, o seguinte: *“aprova a instituição de comissão para elaboração de resolução que estabeleça as diretrizes das relações de regulação e fiscalização entre esta Agência Reguladora e a INFRAERO; fica designada a Diretora Denise Abreu como relatora da matéria”*. Foi aprovada esta resolução? Quem propôs? Havia desentendimentos entre a ANAC e a INFRAERO?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, neste momento, não tenho essa informação.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Ainda na ata da reunião do dia 13 de março de 2007, no Item 9, foi aprovado o texto de resolução, com voto contrário único, para consignar, da Diretora Abreu, que ficou por considerar ilegal,



extrapoladora dos poderes normativos da ANAC. A decisão em referência estabelece, entre outros pontos, a retenção de 3% do valor do recolhimento das tarifas de embarque pelas agências de viagem. O senhor pode nos esclarecer os principais motivos desse voto contrário? Havia posições divergentes, nesse caso, entre ANAC, INFRAERO, Ministério da Defesa e o SNEA, que é o Sindicato das Empresas Aéreas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A divergência do voto, eu não tenho efetivamente a resposta. Acredito que o diretor que fez essa declaração de voto tenha essa informação. Porém, não me consta que eu tenha tido divergência para chegar ao fim, como resultado dessa resolução.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A ANAC fiscaliza a INFRAERO?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A ANAC tem, por força de lei, essa incumbência. Obviamente, nos trabalhos que são feitos interativos com a própria INFRAERO, de certa forma, existe essa postura de fiscalização.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Há alguma medida da ANAC contra a INFRAERO?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só um pouquinho, senhor... Desculpa, Deputado Gustavo Fruet...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Desculpe a pressa até, mas foi por isso que eu pedi objetividade, para consignar aqui, até para a preparação do voto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria só que o senhor respondesse essa pergunta de forma mais objetiva: a ANAC fiscaliza a INFRAERO? Não está na lei ou na norma regulamentatória da ANAC fiscalizar a INFRAERO. Disso, nós sabemos. Eu quero a resposta para: a ANAC fiscaliza a INFRAERO?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Bom... eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E não *“de certa forma, fiscaliza”*...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - As interações que se têm com a INFRAERO caracterizam, sim, um processo de fiscalização. Nós temos condições ou praticamos, vamos dizer assim, uma postura de determinar alguns aspectos para a própria INFRAERO que caracterizam um processo de fiscalização, a meu ver.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *“Caracterizam um processo de fiscalização”*, não é que fiscalizam?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eles se enquadram dentro de uma idéia de fiscalização.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que V.Sa. tem receio de dizer que fiscaliza?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu acho que não seria receio. Volto a lhe dizer: são cuidados com as palavras. Quando o senhor me vê pensando...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o papel da ANAC não é o de fiscalizar?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Efetivamente. Então, posso lhe dizer que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não é o de estar lá olhando para ver se tudo está acontecendo de forma adequada?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Efetivamente. Efetivamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas por que a dificuldade em dizer: “vamos lá e fiscalizamos; nós cumprimos com o nosso papel institucional de fazer a fiscalização”. Quando eu digo “caracteriza um processo de fiscalização”, ou “de certo modo, acho que fiscalizamos”, ou “estou fiscalizando”, isso deixa uma dubiedade enorme sobre o trabalho realizado pela ANAC...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É porque ele não quer mentir, Relator. Então, por isso ele não diz que fiscaliza, porque, de fato, não fiscaliza...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode ser isso também, Deputada Luciana Genro, mas... É isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, a ANAC fiscaliza, sim, os trabalhos da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está bom. Fica melhor assim. Essa afirmação fica mais... sob pena de a Deputada Luciana Genro ter razão ao dizer que V.Sa., de fato, não quer dizer, por isso não tem firmeza ao dizer que fiscaliza a INFRAERO.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Apenas mais 2, Sr. Presidente. Será rápido.



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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente.

Considerando, então, que o senhor foi designado Relator da matéria para elaborar o ato normativo, qual foi o resultado desse trabalho? Foi elaborado algum ato normativo? Ele está publicado na página da ANAC na Internet?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - De qual trabalho, Sr. Deputado?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação aos passes livres.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Foi feito o ato normativo. Não sei dizer exatamente se foi publicado. Mas o ato normativo, com certeza.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Quer dizer, não há confirmação se foi publicado. Não sabe se está na página da Internet?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não sei lhe dizer isso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Por fim, quais os procedimentos necessários para a expedição de Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo? Qual o prazo de validade desse certificado? Ele é revisto periodicamente?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O Certificado de Homologação de Empresa Aérea é um certificado técnico, é um diploma que confere à empresa o reconhecimento da capacidade de atuar como operador aéreo. É o CHETA. Ele não tem validade. Ele perdura enquanto a empresa tiver ou manter essa capacidade, verificada, obviamente, nos trabalhos de fiscalização. Adendo a ele, um outro documento chamado *Especificações Operativas* delimitam a área de atuação e o que efetivamente a empresa pode fazer. Então, é esse documento, sim, que mostra o perfil operacional da empresa. Portanto, da mesma forma, enquanto a empresa mantém os requisitos regulamentares, o certificado, o CHETA, e as suas especificações operativas permanecem válidos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só para registrar também esta questão da pista de Congonhas — mas, como agora será aberto esse processo, será possível aprofundar... Mas o art. 8^a da Lei da ANAC estabelece, no inciso XXVIII, que cabe à Agência “aprovar e fiscalizar a construção” — um —, “reforma” — dois — “e ampliação” — três — “de aeródromos e” — quarto — “sua abertura ao



tráfego". Portanto, a própria legislação estabelece como competência da Agência a abertura ao tráfego das pistas que forem construídas, reformadas ou ampliadas.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 17h16min e terminando às 17h26min. (*Pausa.*)

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Até qual horário, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris, o depoente pede para afastar-se um pouco para atender um telefonema. Depois, então, nós retornamos.

Fica, então, suspensa a sessão até o retorno.

(*É suspensa a reunião.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está reaberta a reunião.

Vamos pedir silêncio, em primeiro lugar, e conceder a palavra ao nobre Deputado Vanderlei Macris, terminando às 17h30min, Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Velozo, muito obrigado pela sua presença.

Gostaria de começar com a seguinte pergunta: o senhor participou de reuniões para discutir a crise de empresas aéreas, solução de dívidas entre o segmento aéreo e o Governo, especialmente as ações referentes às perdas tarifárias das empresas aéreas que estão em curso no Supremo, da VARIG, TAM e VASP? No caso da VARIG, o senhor considera que foi adequado o afastamento dos governos da negociação e tentativa de salvar a empresa? O senhor acompanhou ou teve conhecimento de negociações de compra da VARIG pela TAP? Considera que a aquisição da Gol foi vantajosa para os funcionários?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, tenho certeza absoluta dos meus envolvimento. A maioria dos questionamentos que V.Exa. fez estão, a meu ver, num plano mais político. Eu, efetivamente, não me conduzi, não me fiz presente nessas discussões. Volto a dizer: sempre estive mais atento e mais preso, mais dedicado à área técnica, nas questões em que efetivamente eu tenho os conhecimentos. Isso é o que efetivamente me satisfaz.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que, nesse caso, o senhor não participou de nenhuma reunião que tratasse deste assunto?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não. Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - As reuniões não eram colegiadas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim, as reuniões colegiadas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E o senhor não participava de debates sobre outras áreas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não tinha de decidir?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Todas as decisões que são levadas... todos os processos levados ao colegiado têm, efetivamente, um resultado. Portanto, publicado em ata.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem, mas com o voto de todos os diretores.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim, é verdade. Mas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E o senhor não participou desse debate?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Esse debate, especificamente em relação ao tema que foi colocado, não me recordo que tenha sido decidido e chegado a uma conclusão e, portanto, uma decisão publicada em ata. Então, é possível que tenha havido em outros fóruns, em outras reuniões, mas não, efetivamente, em reunião do colegiado, até porque lá estão presentes e participam técnicos de todos os níveis. Então, é uma reunião puramente técnica. Eu volto a dizer: não me recordo que tenha acontecido, no processo decisório, temas que o senhor está listando.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Desse tema da negociação da compra da VARIG pela TAP, o senhor não participou?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, senhor. Isso, efetivamente, não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Na opinião do senhor, o senhor considera que foi vantajoso para os funcionários a aquisição pela Gol da VARIG? Só uma opinião, por favor.



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu não tenho opinião para... A questão de opinião é uma coisa muito ruim para esse momento. Eu acho que... Quando eu assinei o termo que me foi entregue para assinar, eu tenho de dizer aquilo que efetivamente eu sei, aquilo que eu tenho certeza. E opinião, efetivamente, não é, acho, a postura mais correta e mais responsável e sincera para produzir neste momento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu quero que o senhor preste atenção nos números que vou colocar aqui agora, por favor. No Brasil inteiro, o número total de pousos e decolagens está chegando ao número — 2001 e 2002 — de 1 milhão 181 mil 831, em 2006, quando o número era de 1 milhão 344 mil 180, em 2002. Os dados enviados a esta CPI mostram que houve superutilização — preste atenção —, uma superutilização de alguns aeroportos e o desabastecimento de outros, o que contraria a regra legal de generalidade do serviço público. Esses dados indicam uma concentração de *hubs* no eixo do mercado das empresas.

Primeiro ponto: o número de *slots* corresponde exatamente ao número de pousos e decolagens do aeroporto, ou pode acontecer mais movimentos que o número de *slots* cedidos? Esta é a primeira pergunta. O senhor pode responder. O número de *slots* corresponde exatamente ao número de pousos e decolagens do aeroporto, ou pode acontecer mais movimentos que o número de *slots* cedidos?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu gostaria de fazer uma pequena introdução, antes de ser direto, porque a própria lei da ANAC dá liberdade tarifária, liberdade de malha e liberdade de competição ou liberdade de concorrência. Isso é...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A liberdade de malha é dada em que artigo da lei? O senhor se recorda?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por favor, pode continuar respondendo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Então, isso é o postulado inicial em relação a essas liberdades. Então, efetivamente, a ANAC não pode, obviamente, vir a contrariar esse posicionamento legal. Agora, com relação aos *slots*, eles têm de ser cumpridos, efetivamente, mas há possibilidade, em função da própria dinâmica dos movimentos, questão meteorológica ou outras questões, que haja, assim, uma



alteração do uso desses *slots*, mas nunca que venha a acontecer uma desorganização completa e, sim, alterações.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então, é possível aumentar o número de movimentos em relação ao número de *slots* autorizados?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É. Não, o número de *slots* é fixo, não se altera.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tá.

Como a ANAC aumentou o número de HOTRANs em Congonhas e não cresceu o número de *slots*? O senhor pode explicar isso? É por essa razão?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É. O número de *slots* é fixo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Certo. Mas o número de movimento de HOTRANs aumentou.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O número de movimento, o número de HOTRANs são em função para ocupar esse *slot*, eles não podem ser autorizados para, diferentemente, deixar de ocupar esse *slot*. O horário de transporte aéreo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor acabou de afirmar, Sr. Velozo, que é possível essa maleabilidade em função da legislação, de aumentar o número de movimentos. Apesar de o número de *slots* ser um "x", é possível "x" mais "y". Então, como é o processo de autorização desses movimentos nos aeroportos, especialmente Congonhas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu acho que não me fiz entender. Talvez foi falha minha.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois não. É possível.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu quis dizer o seguinte: o número de *slots* e os HOTRANs são autorizados para ocupar esse *slot*, são horários de decolagens previstos e fixos nos aeroportos. Os HOTRANs, obviamente, se encaixam nesses *slots*. Isso é imutável em termos de autorização. O que eu quis dizer é que, na dinâmica das operações aéreas, é possível que esses horários, em função de atrasos, em função de fatores ou agentes externos, como a meteorologia, haja uma alteração desses horários, mas não que haja uma modificação em termos oficiais desses *slots* e desses HOTRANs.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quero dizer o seguinte: no número de pousos e decolagens, existe essa maleabilidade de alterar o número de pousos e decolagens nos aeroportos, especialmente em Congonhas, por exemplo?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não existe. Tudo tem de ser autorizado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A ANAC chegou a autorizar aumento de pousos e decolagens além, ou, pelo menos, de maneira a aumentar o proposto no número de pousos e decolagens no Aeroporto de Congonhas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, a ANAC licitou, sim, fez o processo licitatório para os *slots*, aqueles *slots* que já estavam estabelecidos como número previsto para aquele aeroporto. Licitou, mas não autorizou, e não autorizou exatamente por força da situação de Congonhas. Quer dizer, enquanto não se tiver uma definição final em relação ao Aeroporto de Congonhas, esses *slots* estão licitados, portanto há prioridade para quem vai usá-los, mas não foram autorizados, não foram efetivados.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu compreendo. Mas o senhor diz que há, pela própria lei, uma liberdade de malha. Em relação ao Aeroporto de Congonhas, essa liberdade foi utilizada?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A liberdade de malha tem um "restritor": a capacidade do próprio aeroporto. E essa restrição tem origem em 2 momentos: um, a capacidade do controle do espaço aéreo, portanto é ouvido o DECEA; a outra é a própria INFRAERO, a questão de pátio. Então, antes de se trabalhar com HOTRAN, antes de liberar um HOTRAN é feita, então, a consulta a esses 2 órgãos para a autorização.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Gostaria de pedir silêncio.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O setor aéreo brasileiro vinha apresentando altas taxas de crescimento, bem acima das expectativas mais otimistas. A redução das tarifas permitiu atrair brasileiros que nunca haviam voado. Conforme inúmeros depoimentos a esta CPI, a política do Governo é de aumento de



aeronaves, vôos e passageiros. Quais foram as providências tomadas pela ANAC, em especial na sua área, para suprir as novas demandas de infra-estrutura e controle de tráfego aéreo?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, o tempo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O crescimento da aviação civil é notado no mundo inteiro. Mas a velocidade do crescimento e o atendimento, portanto, de uma estrutura, os operadores, as empresas aéreas precisam estar estruturados para atender a demanda fruto desse crescimento. E não se pode dizer que, da noite para o dia, uma empresa consiga ter essa estrutura. Hoje, não se encontra avião no mercado facilmente. Após o 11 de setembro, nós tínhamos facilidade. Hoje, há dificuldade de ter avião. Se não consegue se importar, portanto incorporar aviões à frota, não se tem condições de uma empresa ou operador investir em termos de pessoal, em termos de nova estrutura para comportar essa operação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quero saber quais foram as providências adotadas. Só essa resposta. E por que só foi liberado um terço dos funcionários para concursos previstos na lei que criou a ANAC? Por que isso aconteceu? Houve contingenciamento de recursos, corte de verbas para contratação apenas de um terço do que estava previsto na lei?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu até agradeço, Deputado Macris, por essa pergunta, porque, efetivamente, esse é um trabalho exaustivo que a ANAC tem feito, junto aos órgãos públicos que tratam da matéria, para liberação desse pessoal. Tivemos dificuldades, e não posso listar, porque desconheço porque foi liberado somente um terço. Mas a ANAC fez, sim, várias gestões no intuito de poder ter esses funcionários, até porque...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essas gestões, inclusive, mostrando que havia necessidade em função do crescimento da malha aérea, do movimento do setor aéreo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É. E além disso...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E não foi autorizado. É isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É. O crescimento... Nós tivemos autorização, inicialmente, de um terço. Gostaríamos muito de ter tudo o que está



previsto — gostaríamos muito —, tudo o que está previsto termos agora. Mas, infelizmente, não os temos. E, efetivamente, é tão importante isso, porque nós temos aquele compromisso de liberar o pessoal da Aeronáutica, nós estamos com compromisso com aquelas pessoas que vencem o seu tempo, porque foram contratadas pela Lei nº 8.745. Portanto, vencem o seu tempo no ano que vem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E por que o Governo não liberou recurso para fazer a contratação dos 2 terços finais?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não sei dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos agradecer a participação do Deputado Vanderlei Macris e passar a palavra ao nobre Deputado Ivan Valente, começando às 17h33min e terminando às 17h43min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Coronel Velozo, qual é a sua função? Qual é o departamento que o senhor coordena na ANAC? Como é que se chama ele exatamente?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu coordeno a área de segurança das operações aéreas.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Segurança...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - ...das operações aéreas. E da investigação de prevenção de acidentes aeronáuticos, que foi recentemente regimentada, conforme a lei. E também a Gerência 3, a Gerência Regional 3, que fica lá no Rio de Janeiro, no Aeroporto de Jacarepaguá.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A Dra. Denise Abreu exerce que função lá?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A Dra. Denise Abreu, ela é responsável pela área de serviços aéreos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Serviços aéreos?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Serviços aéreos. Cuida das malhas, da regulação do mercado, regulação jurídica e mercadológica, da questão das malhas, HOTRANS.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Agora, eu quero fazer uma indagação ao senhor, que é a seguinte: foi produzido um documento, que é esse IS 121-189, que eu entendo que está sob o seu departamento e não sob o da Dra. Denise,



porque quem trata de segurança aérea é o senhor. Se o reverso está travado, ora... E há uma norma, que inclusive foi colocada na Internet, que diz que é para não descer com o reverso travado em Congonhas, ou pista escorregadia; ou seja, se trata de peso, de tamanho de pista. Seria com o senhor isso, não é?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A partir do momento em que houve uma nova postura — questão de 1 mês atrás, não me recordo precisamente —, em que os diretores não tinham pasta, não tinham a responsabilidade, somente compunham o colegiado para as questões decisórias e tratavam de todos os temas. A partir dessa nova portaria, que definiu áreas de atuação, sim. Agora, eu posso lhe dizer que eu sou o responsável direto por essa área...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor teve conhecimento da produção desse documento?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não tive conhecimento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não teve? Os técnicos que deveriam estar subordinados ao senhor, que produziram... Deveriam estar subordinados ao senhor, porque o senhor é a pessoa que mais entende de proteção. Eu entendi. Fizeram por conta própria? Quem os induziu a fazer esse texto que foi parar na Internet?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Na realidade, o motivo para essa iniciativa foi justamente a situação da pista de Congonhas. Aquela questão da... da...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o senhor não teve nenhuma influência nisso, o senhor que é responsável pela segurança de vôo?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É como eu havia dito anteriormente: as iniciativas dos técnicos acontecem no nível mais baixo e nem sempre são levadas ao colegiado. Então, é um estudo...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas não foi solicitado, então, pela Direção da ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não foi solicitado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eles fizeram por conta própria?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Os técnicos trabalham, como eu lhe disse, nesse momento...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, deixe-me colocar uma coisa para o senhor.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Pois não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Preste atenção na seqüência dos fatos. O que ocorreu em São Paulo foi o seguinte: o Ministério Público pediu a interdição de Congonhas. A Justiça de primeira instância fechou Congonhas para uma série de aeronaves. Fechou Congonhas. As empresas aéreas se mobilizaram — e se mobilizaram rápida e violentamente — para abrir. Foi, então, feito um recurso a essa desembargadora, que hoje se sente enganada. No recurso, para que fosse convencida a desembargadora de que não havia problema nenhum em Congonhas, foi apresentado esse documento. E quem levou lá foi a Dra. Denise Abreu, que é responsável por malha aérea — está certo? — e não por segurança de vôo. Eu quero entender o seguinte: se essas pessoas produziram um documento por iniciativa própria, tratando de pista, de segurança etc... Por contra própria botaram na Internet. O senhor diz que o senhor, que é o superintendente, não ficou sabendo. A Dra. Denise Abreu disse no Senado que foi um equívoco ter colocado na Internet. No entanto, ela entregou para a juíza esse mesmo documento sem validade legal. Isso passou pelo senhor? Teve uma reunião do colegiado que decidiu isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Teve uma reunião do colegiado que decidiu sobre a interdição da pista de Congonhas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Em nenhum momento... Foi interditada a pista de Congonhas para várias aeronaves, e o colegiado não se reuniu?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - A interdição da pista de Congonhas, ela se deu por *input* da própria INFRAERO, que precisaria fazer os trabalhos de recuperação. Então, a INFRAERO comunicou. E a ANAC, portanto, comunicou ao DECEA, solicitando a expedição de NOTAM, que é Aviso aos Aeronavegantes, que... para informá-los que a pista estava interditada e, portanto, no período de tanto a tanto, as operações aéreas estavam... ainda estavam...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, eu sei. Mas, veja o seguinte... Novamente vou dizer uma coisa ao senhor. Eu li aqui... Quero ler para o senhor... Estou achando espantoso isso.

O art. 2º da lei que cria a Agência, a ANAC, diz o seguinte: *“Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica (...)”*.

Então, quem determina essa política é a ANAC. A INFRAERO é subordinada à ANAC. A INFRAERO é fiscalizada pela ANAC, por lei. O senhor teve dificuldade aí em dizer que a ANAC fiscalizava a INFRAERO, agora há pouco. Eu quero entender o seguinte... Veja, fechar a pista de Congonhas, não é? Os senhores não reuniram o colegiado. No entanto, a Dra. Denise Abreu foi convencer a Justiça de que precisava abrir a pista. Não passou pelo senhor isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu queria separar um pouco as coisas, vamos dizer assim. Olha, a questão da interdição da pista, para efeito de obra, está dentro do raio...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não é de obras. É a interdição para efeito de segurança, determinada pela Justiça de primeira instância, em São Paulo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu vou chegar lá. É só porque eu entendi de uma forma. Então, é por isso que eu estou separando. Então, a questão... Cabe à autoridade que administra o aeroporto fazer... como responsabilidade, fazer a manutenção e verificar que as condições da pista estão dentro dos padrões. Se houver alguma necessidade de interrupção, por força de manutenção, a INFRAERO, no caso, ou o administrador, comunica à ANAC, portanto, para, se houver necessidade, então, atuar junto ao DECEA. Isso é uma parte. Com relação à questão desse estudo, esse estudo técnico, como eu disse, foi trabalhado a nível de gerência, não chegou a ser discutido a nível de diretoria...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, foi usado na Justiça.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O motivo foi exatamente... Foi motivado para a questão das chuvas, que estavam causando empoçamento na pista de Congonhas. Outros trabalhos, outras iniciativas foram efetivadas, sim, como a retexturização, que foi feita no final de 2006, como o trabalho desse de



preocupação, foi feito o traçado, um procedimento de monitoração ou monitoramento da pista, e que toda vez que estivesse chovendo o SRPV de São Paulo pararia as operações...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sim, mas, veja, elas sugeriam...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - E além disso...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Permita-me, convidado. É que meu tempo é curto e eu preciso fazer mais algumas perguntas.

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu queria perguntar o seguinte... O que está interessando aqui é que houve um acidente, morreram 200 pessoas. E lá dizia que só descia avião com reverso... com possibilidade de freio total.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Reverso pleno.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Reverso pleno. Vocês sabiam que o avião da TAM estava com reverso travado. Vocês permitiram isso? Sim ou não?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não... não tem como saber a situação do avião a cada momento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, a cada momento não.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Isso... posteriormente, sim. Depois que foi feita a verificação, sim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vou fazer uma pergunta diferente. Esse avião da TAM, em 2 dias, apresentou 4 defeitos. Esse acidentado. Eu vou citar: aquecimento de turbina (mais de 300 graus); problema nos *spoilers*; problema no trem de pouso, em Campo Grande; e reverso travado. Isso é normal? A ANAC consideraria normal uma aeronave que em 2 dias apresenta, na manutenção, 4 problemas? O senhor considera normal, o senhor que é um especialista?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não vou dizer que considero normal. Obviamente, é uma dificuldade em serviço chamada pane. Mas existe todo um tratamento para... São panes previstas dentro da gama de possibilidades e probabilidades de acontecer. Existe todo um trabalho que tem que ser feito. Para cada ocorrência dessas existe um padrão, exatamente como prevê o processo de certificação. Então, cabe à empresa executar esses procedimentos, lidar com essas



ocorrências. Para isso, ele tem um efetivo de mecânicos, um efetivo de engenheiros, que estão posicionados nas estações de linhas para fazer esse trabalho. Então, está dentro...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor acha que não é normal, não é? Isso é uma resposta que aqui nos interessa. Eu quero fazer uma última pergunta. Permita-me, Presidente. É o seguinte: é evidente que as empresas aéreas se mobilizaram muito, não só para abertura da pista de Congonhas. Mas elas se mobilizam muito. O senhor é do colegiado da ANAC. Para discutir malha aérea, passa pelo senhor também. O senhor pode não ser o especialista da área, mas... Então, o *hub* de Congonhas foi forçado pelo monopólio das empresas para ser Congonhas o aeroporto principal de conexões, e vocês aprovaram. O fechamento de Congonhas teve pressão. Tanto que a Dra. Denise Abreu cometeu esse ato irresponsável, pelo qual, acho, ela vai pagar um preço muito alto, muito alto por ter manipulado um documento. Se isso ficar provado, a situação dela é muito crítica, não é? Mas isso passou. Isso quer dizer que existia um colegiado. A forma de funcionamento, inclusive a forma decisória, era colegiada. Então, eu quero entender o seguinte: alguma vez o senhor viu lá ou sentiu pressão das empresas aéreas para não serem multadas, para forçar a malha aérea, para desinterditar o aeroporto? O senhor, que é um superintendente, nunca viu nada disso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu não... nunca presenciei. Nunca vi um ato desses. Para mim seria um exagero, um absurdo. Não faz parte do meu perfil cultural, profissional. E, com certeza, se eu tivesse visto isso, talvez não estaria falando aqui, neste momento, nesta CPI, na condição de diretor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas as empresas aéreas se reúnem com o colegiado?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - As empresas aéreas, elas têm... Com o colegiado, não. Colegiado é... Quando se fala em colegiado, é reunião formal de diretores. Não existe presença de nenhuma empresa aérea nessas reuniões; sim dos nossos técnicos, e tão-somente daqueles que estão envolvidos com o que está pautado. É uma reunião de muita responsabilidade, e interna. As empresas tomam conhecimento quando são divulgadas, obviamente, as nossas atas decisórias.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Nem o sindicato participa, o SNEA?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não. É possível se atender a pedido, mas nunca houve a participação, até onde eu me recordo. A presença se restringe aos técnicos da ANAC, junto com o colegiado. Inclusive, a restrição é tamanha que existe um momento... a primeira parte da reunião é para informações de caráter geral; depois, um segundo momento, que é o momento das decisões, das votações, das discussões. E as pessoas que não estão afetas a essa parte são dispensadas. Não há a presença, efetivamente, de ninguém estranho aos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, esgotou o prazo de V.Exa.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só uma última pergunta, Presidente. Essas reuniões são gravadas?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Passou a ser gravada depois de um certo tempo. Existe um...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Depois de...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Creio, coisa de uns 3, 4 meses. A partir de uns 3 ou 4 meses. Não posso lhe precisar. Mas são gravadas. Hoje são gravadas. Mas, no início, não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do Deputado Ivan Valente...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu queria, então, a partir dessa informação, requerer... fazer um requerimento de informações, pedindo a degravação de todas essas reuniões da ANAC. Quem participou, como foi essa participação, porque eu acho da maior importância para a conclusão dos trabalhos desta CPI.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao nobre Deputado Fernando Gabeira, terminando às 17h57min.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Coronel Velozo, eu vou caminhar com muita tranquilidade para o senhor entender o que está se passando na minha cabeça, em termos da gravidade da situação. A pista de Congonhas é fechada e depois é aberta. Ela é fechada para uma obra; depois é contestada a reabertura da pista. Há um processo na Justiça, uma decisão da desembargadora



permite que ela volte a funcionar. Esse processo na Justiça se deveu única e exclusivamente a questões de segurança. Se a pista foi interditada, foi apenas por questões de segurança. No entanto, pela sua exposição aqui — foi muito boa — sobre a situação da ANAC, todo o processo se passou sem a sua participação. O senhor é considerado, talvez, um dos maiores técnicos do Brasil. O senhor está dedicado especificamente à prevenção de acidentes, numa das etapas da sua missão, da sua função. No entanto, esse processo se passou sem a sua participação.

Há 2 questões que se colocam aí, imediatamente. A primeira delas é a seguinte: houve uma articulação da parte política da ANAC com as empresas, que atropelaram a parte técnica, porque ela não foi informada. Essa é a primeira constatação que nós fazemos. A segunda constatação é de ordem mais delicada: como é que o senhor vai se explicar na Justiça, se a questão for colocada nesses termos? Se a questão for colocada no sentido de que um liberalismo técnico, ou pelo menos uma avaliação técnica inadequada, levou a contribuir com o desastre? Qual é o seu papel nisso, especificamente? Porque, na verdade, inclusive nós todos sabemos, agora, que o senhor não conheceu a 121, não conheceu esse processo, que ele foi colocado na Internet, e o senhor também não viu na Internet. Aparentemente, o senhor não viu na Internet uma norma de segurança, que também diz respeito à sua atividade. E o senhor não participou das negociações, no sentido de reabrir com segurança o Aeroporto de Congonhas. Quem, aparentemente, fez essas negociações foi a Dra. Denise, que levou à juíza uma série de documentos, os quais o senhor também não conhece. Não foi passado para o senhor o arrazoado. O conjunto de argumentos da ANAC para reabrir o aeroporto não passou pelo senhor. O senhor não considera isso uma anomalia gravíssima? Essa é a primeira questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já que era concernente à sua área?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, como eu havia dito, existem inúmeras tarefas, e os diretores se dividem. A condução... a condução... Existe a parte que envolve a questão jurídica, que foi o processo, que eu não me envolvi efetivamente, a questão desde a ação do Ministério Público, depois o resultado determinativo de primeira instância da Justiça Federal de São Paulo,



depois em segunda instância. Isso é uma linha jurídica do trabalho. Logicamente, as pessoas que atuaram em interações com a desembargadora e com o juiz de primeira instância foram pessoas com conhecimento técnico; portanto, capazes de mostrar que a pista de Congonhas oferecia condições de abrigar a operação daquelas 3 aeronaves — Fokker 100, 737-700, 737-800 —, que foram as aeronaves impedidas de operar pela decisão do juiz de primeira instância. Lá, esses técnicos demonstraram, até onde eu sei... Eu não estava presente. O fato de eu não estar presente não quer dizer que não tenha tido um técnico da área segurança de voo acompanhando a explicação, como perito, na condução do processo judicial. Então, demonstraram que a pista de Congonhas, ela oferece, ela dá abrigo à *performance* dessas aeronaves, inclusive dentro dessa demonstração, com base em documentos de certificação, que os cálculos são feitos sem a utilização dos reversores. Então, isso foi comprovado. Daí, esses 3 modelos de aeronave voltaram, por decisão da desembargadora. Estava fora o A-320. Então, houve, sim, uma participação da área de segurança operacional, através dos técnicos. Não foi conduzido por mim, mas com a participação de pessoas técnicas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E esses técnicos tomam uma decisão dessa, tão importante, sem o consentimento de V.Sa.?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Coronel, diz-se no futebol que o pênalti é tão importante que o presidente do clube o bate. Nós estamos tratando do *hub* mais importante do Brasil, de uma conexão que une não só o Brasil, mas outros países de América Latina. O senhor é o homem da ANAC encarregado de examinar também a questão da segurança e de prevenção de acidentes. Essas decisões, esse arrazoado não poderiam passar sem o senhor. Essa Instrução 121 não poderia ter sido formulada sem o senhor. Não poderia ter ido para a Internet sem o seu conhecimento. E não poderia ter sido entregue à desembargadora sem a sua chancela, porque o senhor é o responsável. E eu gostaria que continuasse sendo. Eu gostaria que o senhor continuasse sendo. Mas a verdade é a seguinte: houve aí uma anomalia. Talvez a ANAC não tenha dado a esse episódio a importância que ele tem. E, infelizmente, pela tragédia, nós vimos que era muito importante essa discussão em torno da reabertura ou não do Aeroporto de Congonhas. Mas a verdade é a seguinte: esse processo é um processo totalmente irregular. Tanto que



o Ministro da Defesa, hoje, vai abrir um procedimento administrativo para saber como aconteceu.

Evidentemente, o que me espanta um pouco nessa interação que nós estamos tendo aqui, eu fico extremamente, digamos assim, preocupado e com raiva de não terem consultado o senhor. E o senhor trata com muita naturalidade... É como se nós tivéssemos feito aqui uma tomada de decisões incrível sobre a CPI, tivéssemos criado uma comissão para fazer qualquer coisa, sem o conhecimento do nosso Presidente. (*Risos.*) Ele ia ficar zangado também.

A lei da ANAC, no parágrafo único, diz assim — esse é o parágrafo único do art. 11: “*É vedado à Diretoria delegar a qualquer órgão ou autoridade as competências previstas neste artigo*”. E que as competências... aprovar novos procedimentos administrativos, aprovar normas e tal. O art. 11 mostra que não é possível sair da esfera competente. Então, essa situação é uma situação anômala.

O senhor disse aqui... Por isso, eu quero ouvi-lo, com toda sinceridade. O senhor disse aqui... Eu reconheço a sua condição de militar. O senhor se chama Coronel Velozo. Existe outro Coronel Veloso, muito importante também, na Aeronáutica. De vez em quando eu o elogio aqui. Há umas brigas, porque ele era contra o Juscelino naquela época. Coisa de gente velha, não é? Vamos esquecer.

O problema central é este: o senhor disse que, se as empresas pressionassem, quando foi colocado aqui, se as empresas pressionassem ou tentassem mudar a posição e tal, o senhor nem estaria aqui, porque não é do seu feitio aceitar esse tipo de pressão. E eu acho que é verdade, pela sua condição de militar, sua condição ética e tal, não aceitar esse tipo de pressão. Se o senhor não aceita esse tipo de pressão, como é que o senhor aceita a liberação... (*falha na gravação*). Eu acho melhor desligar o teu aí. Sem que o senhor tenha sido especificamente consultado. Esta questão é que está me paralisando: como é que o senhor trata com tanta naturalidade uma bola nas costas dessa dimensão?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado Gabeira, eu posso lhe tranquilizar que, talvez, a minha aparência esteja demonstrando tranquilidade, mas o senhor pode ter certeza de que eu estou muito tenso, muito preocupado. Efetivamente, existem correções. Nada na vida acontece no caminho da retidão, no caminho da... que todos nós gostaríamos de ter. E, aí, nós temos que reconhecer...



ser humildes para reconhecer os nossos erros e buscar... Primeiro, tem que saber que erramos para parar de errar. É verdade. Então, têm muitos erros. E a situação que todos nós vivemos não é uma situação boa. A naturalidade, talvez, com que eu esteja me portando ou aparentando, ela não é desleixo nem descaso. Efetivamente, não é. É simplesmente a tentativa de poder responder de uma forma sincera e clara. Às vezes, tive dificuldade, sim, como o nosso Deputado Relator assim o disse, porque me preocupa a declaração que possa trazer prejuízos ao trabalho desta CPI. Verdadeiramente lhe digo: eu não encaro com naturalidade essas coisas. Não. Ninguém deve encarar. É verdade. Com relação especificamente ao que aconteceu, volto a dizer, tiveram vários... várias preocupações em relação à situação da pista principal de Congonhas. Foi feito um trabalho de acompanhamento, traçado um procedimento de acompanhamento para permitir as operações aéreas na pista principal até que ela iniciasse a sua recuperação. Um trabalho exaustivo, feito quase que diuturnamente, uma retexturização, no final de 2006. Um trabalho de acompanhamento pela INFRAERO/DECEA, parando vôo no momento de chuva, medição da pista, enfim... Isso foi feito. Isso mostra responsabilidade. Paralelamente a isso, aconteceu aí o trabalho... essa iniciativa dos técnicos de baixo para poder formular uma proposta que pudesse também colaborar com esse ambiente, com esse ambiente de preocupação. Infelizmente, esse trabalho percorreu esse caminho, que não o caminho formal, o caminho que daria, então, a que o Coronel Velozo tomasse conhecimento, a que o Coronel Velozo soubesse que tem essa possibilidade de se fazer esse tipo de trabalho. Enfim, ele percorreu um caminho mais rápido, talvez na ânsia de se achar... ou contribuir para uma solução. E já tínhamos uma em mão, em prática e acontecendo. Portanto, a segurança estava garantida com esse procedimento. Então, infelizmente, o Coronel Velozo não participou. Eu posso lhe dizer: infelizmente, sim, concordo com o senhor. Bom, agora, se tratarmos especificamente da situação, quer dizer, quando eu tomei conhecimento... *“Aí, o Coronel Velozo procurou ver o que aconteceu”*. Disse assim: *“Olha, estivemos lá”*. A decisão do juiz da primeira instância... A decisão restrita, volto a dizer, a 3 aeronaves: Fokker 100, 737-700, 737-800. Portanto, o A-320 não estava nessa determinação de não poder voar. Estaria voando, sim, até hoje, ou naquele momento. Continuaria voando. Somente esses 3 equipamentos. Os



técnicos que lá estiveram — infelizmente, o Coronel Velozo não esteve, volto a dizer —, eles demonstraram, através dos gráficos, que esses aviões têm *performance*, sim, para poder operar. E aí... Foi isso que balizou a decisão da nobre desembargadora. E chegamos ao desfecho, portanto, de que os aviões poderiam voar. Agora, a questão da ordem jurídica, da ordem processual de que foi juntado o documento A, documento B... Eu, lendo... Eu li... Tentei ler... Para ser muito objetivo, mas muito claro, eu tentei ler o processo judicial. São 6 volumes, uma coisa imensa, com linguagem que realmente eu não domino, está certo? Mas a essência que eu quero lhe passar é exatamente esta, Sr. Deputado: é que teve, sim, a presença da Segurança Operacional, dando subsídio à desembargadora. Agora, se a IS foi ou não foi, isso é alvo de algo apuratório. Mas ela, sim, se baseou, com certeza, nessa... nesse testemunho, nessa demonstração dos técnicos, que disseram para ela e mostraram: *“Olha aqui, o 737-800... Olha, o perfil deu peso máximo, decolagem X. Sem o uso dos reversos, ele pára a tantos metros. Em caso de pista seca, tem que, obrigatoriamente, acrescentar 60% para definir a quantidade de pista necessária. Em caso de pista molhada, ele tem que acrescentar mais 15% dentro desse somatório. Olha aqui, Sra. Desembargadora, é isso, isso e isso”*. Eu não estive lá. Estou imaginando o quadro. Então...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não, perfeito. Pode ter acontecido isso.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Isso aconteceu. Então, com base nisso, ela deliberou: *“O.k., esses 3 equipamentos...”* Olhando isso — eu estou imaginando, Sr. Deputado —, ela liberou. Agora, a outra parte foi para o *site*, e não foi... Isso vai ser alvo de apuração. Já tem a sindicância aberta. Felizmente, o nosso Ministro da Defesa está abrindo processo...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não foi para o *site*. O senhor está, talvez, diminuindo um pouco.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Deputado Gabeira, só informo — desculpe — que o tempo está encerrado. Só a bem da...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não foi para o *site*. Foi o arrazoado da ANAC entregue à desembargadora para que a pista fosse liberada. E eu não acho razoável — sinceramente, eu não acho razoável — que na parte



técnica do arrazoadado o senhor não tenha sido consultado, o senhor não tenha visto lá uma norma e falado: opa, essa norma aqui não existe, isso é fantasia.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Posso interrompê-lo, Sr. Deputado? Quer dizer, a questão não é a pista ser liberada, é a liberação da operação desses 3 equipamentos. Porque a pista estava liberada para a operação do 320 e 19. Então, o foco é: esses 3 aviões — o 737-700, o 737-800 e o Fokker 100 — podem voltar a operar ou não? Mas a pista já está liberada para a operação do 320 e para a operação do 319. Por quê? Porque eles não foram alvo da ação de Primeira Instância que determinou que esses 3 equipamentos parassem. Então, a pista está operando. Ela só parou de operar em maio, quando ela entrou, obrigatoriamente, em reforma ou...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não, mas se eles não foram alvos de nenhuma objeção no princípio, significa então que eles são mais leves, são mais fáceis de aterrissar ali?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Por que a juíza se sentiu enganada, então, se não tinha nada a ver uma coisa e com outra?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sra. Deputada, eu, efetivamente, não sei lhe dizer qual foi a impressão que a juíza teve.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Tinha a questão do reverso e da pista molhada nessa...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, esse...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ... nessa IS aí.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - ... esse cálculo que é feito para a operação, ele nunca leva em consideração o uso do reverso. Então, a aeronave tem que parar... tem que ter pista suficiente, levando em consideração o peso máximo de decolagem e sem o uso do reverso. O cálculo é demonstrado assim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, mas o documento que está na Internet diz isso explicitamente.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Para encerrar, Deputado Gabeira. Na seqüência, Deputado Vic Pires.



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É, eu vou encerrar. Eu gostaria... Inclusive eu queria dizer ao senhor o seguinte: não é possível que uma pista dessas seja reaberta sem que a ANAC a fiscalize através da sua instância superior. Por exemplo, eu acho que numa outra circunstância seria importante que o senhor estivesse até pessoalmente examinando a situação. E, numa outra circunstância, que o arrazoado técnico passasse pelo seu crivo, porque não é possível a Dra. Denise chegar lá e argumentar com a desembargadora baseando-se num diálogo que ela teve com 2 técnicos abaixo do seu nível sem que tenha consultado o senhor. Não acho possível isso. Mas nós vamos ver isso amanhã com ela. Eu agradeço.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Respeitando a ordem de inscrição, concedo a palavra ao nobre Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Coronel, eu lhe confesso que o senhor era a minha última esperança na ANAC, nessa Diretoria, que eu achava que até hoje, tirando a sua pessoa, era uma verdadeira escolinha do Professor Raimundo. Mas eu começo a ver, Coronel, que o senhor está participando efetivamente dessa escolinha. Hoje o senhor tem a chance de escapar desse processo que o Ministro acabou de abrir, que o Ministério Público vai entrar contra o senhor, contra toda a Diretoria, e vejo que o senhor tem aqui hoje essa oportunidade de não participar dessa fraude, ou de não ter participado dessa fraude. Cada vez que o senhor liga esse botãozinho aí e fala eu tenho a convicção de que o senhor participou dessa fraude. Convicção absoluta. Porque eu não posso aqui achar que o senhor seja tão incompetente, tão incompetente, de ser o Diretor Técnico da ANAC e nada saber na área técnica, nada, nada. Nada passou pelo senhor, não existe absolutamente nada. O senhor não sabe de nada. Então eu fico assim impressionado, como Deputado, mas acima de tudo como brasileiro, de imaginar que tem homens públicos comandando uma agência como a ANAC sem entender absolutamente nada, ou, se entendem, não demonstram isso para a opinião pública. Então, eu fico aqui abismado de ver isso.

Quando eu dei a entrevista na sexta-feira para o *Jornal Nacional*, porque eu estava com essa documentação já desde a semana passada, esperando a vinda da



Dra. Denise, eu tive acesso a isso e não acreditei. Há um processo numerado da Justiça — numerado lá, o processo foi arquivado — em que vocês enganaram uma juíza federal. Vocês enganaram colocando um documento falso na página — e eu vou dizer exatamente a página para o senhor. Na página 246, vocês colocam dentro desse processo essa IS, a 121/189. Ela foi editada no dia 31 de janeiro, Coronel, dia 31 de janeiro. E o que eu vi ao longo de todo esse tempo — e eu tenho aqui mas vou deixar para a Dra. Denise amanhã —, o que eu vi aqui, repito, é que vocês usaram isso conforme a conveniência de vocês. Quando vocês da ANAC queriam demonstrar competência e que estavam fazendo alguma coisa pela aviação civil, vocês diziam que a norma valia. Seu presidente veio aqui e disse que a norma valia. A sua diretora, a Dra. Denise, foi para a *Folha de S.Paulo* e deu uma entrevista dizendo que a norma valia, e batia no peito dizendo que estava fazendo alguma coisa. Depois, a norma passou a não valer, lá no *site* da ANAC, lá na Justiça Federal, lá com a desembargadora. A Juíza liberou a pista, liberou a pista baseada numa norma que vocês entregaram, e o senhor com a maior cara pálida do mundo diz que não sabe de nada, Coronel?! O senhor acha que está contribuindo com o Brasil? O senhor acha que está contribuindo efetivamente com a aviação? Eu acho que o senhor deveria botar a mão na consciência agora, e o senhor ainda tem a chance de fazer isso. Porque o que estou sentindo e todo mundo está sentindo aqui é que o senhor está assim no limite, quase para desabafar. E não desabafa. Não desabafa por quê? Por quê? Para blindar a Dra. Denise, o Dr. Zuanazzi, a sua Diretoria? O senhor não vê que o senhor vai ter um processo monstruoso nas suas costas lhe culpando por essas 200 mortes? Porque é o senhor que cuida na ANAC da parte de segurança. Pelo amor de Deus, o senhor tem uma boa fama nessa área, saiba disso. Porque antes de vir para cá, eu procurei saber da sua vida, e o senhor tem uma boa fama. Aí eu venho para cá pensando o quê? Que eu vou ver o Coronel, o único que presta naquela ANAC, com todo o respeito aos funcionários, mas da diretoria colegiada, o único que presta — eu achava isso. Mas eu começo a achar que o senhor faz parte dessa escolinha de trapalhões, de trapalhadas e de fraude, de fraude.



Hoje em dia, tem lá, em São Paulo, uma juíza federal que está disposta a vir aqui, e vai entrar na Justiça contra o senhor, vai entrar. Depois desse depoimento então — ela está assistindo — aí é que ela vai ter mais vontade de entrar.

Então, o senhor tem a oportunidade agora de dizer: “*Aconteceu, Deputado, assim, assim, assim e assado*”. E mostrar para a opinião pública o que aconteceu. Mas parece que o senhor veio para cá blindado, parece que o senhor tomou 4 comprimidos de Lexotan para ficar calmo, e passa a informação para nós que o senhor tem uma insegurança tremenda, Coronel. Quando eu sei, por informações de companheiros seus, da sua Força Aérea, que o senhor é um homem correto, digno, trabalhador, honesto, honesto, e que o senhor está nisso para trabalhar pelo Brasil, e agora o senhor está blindando não sei quem e por quê. Porque é simples: o senhor cuida da área de segurança. Eu estou mentindo? Não. O senhor cuida da área de segurança. A área técnica é sua. A Dra. Denise não tem por que cuidar da área técnica. Se ela meteu o bedelho lá é porque ela está acostumada a meter o bedelho em tudo quanto é lugar. Mas o senhor não deveria deixar, porque a responsabilidade é sua. Essa norma foi feita pela senhor, pela sua diretoria. Essa norma de segurança foi feita pelo senhor.

O senhor, por exemplo, mudou uma norma que eu não entendi até hoje por quê. Vou só dar um exemplo: existia uma determinação de que o simulador de vôo da TAM tinha que ser 4 horas. Estou mentindo? O senhor mudou. Ou o senhor vai dizer também que não foi o senhor que mudou para 3 horas? Por que mudou para 3 horas, se o simulador, se lá a IS determinava que tinha que ser 4 horas? Aí muda para 3 horas! Baseado em quê mudou para 3 horas? O senhor pode me responder pelo menos isso?

O senhor me desculpe esse desabafo, mas eu não esperava do senhor, sinceramente eu não esperava que o senhor viesse para cá fazer esse papel, o papel que o Sr. Milton Zuanazzi veio o aqui... Só que ele riu da opinião pública, ele riu da maioria das pessoas que estão aí largadas, estavam aí largadas nos aeroportos naquela crise, depois daquele acidente, daquele trágico acidente. Mas o senhor não veio rir, o senhor está no mundo da lua. Desculpe-me, Coronel, esse desabafo, mas eu estou aqui como brasileiro. Eu gostaria que o senhor me respondesse isso e pelo menos tirasse esse peso da sua consciência. Não sei como



é que o senhor vai chegar na sua casa hoje, botar a cabeça no travesseiro e dormir. Mostrar que veio aqui e não acrescentou absolutamente nada. Veio blindado para pensar, para dizer que não pode responder tudo aquilo. Pelo amor de Deus, Coronel, o senhor tem um futuro pela frente. O senhor vai sair da ANAC, porque essa diretoria vai ser toda destituída pelo Ministro Nelson Jobim, porque a opinião pública quer, porque o Congresso quer, e o senhor vai sair assim? O senhor vai sair pela porta dos fundos? Será que o senhor merece isso? Será que o senhor vai rasgar o seu currículo? Será que o senhor vai rasgar a sua história na Força Aérea por causa de D. Denise Abreu? Será que essa mulher merece isso? Será que essa blindagem merece isso? O senhor está participando de uma escolinha do Professor Raimundo, literalmente. Todo mundo está achando isso, todo mundo aqui — Governo e Oposição —, e eu não me sinto da Oposição; eu me sinto revoltado aqui como cidadão de ver um Coronel da Força Aérea Brasileira, que já prestou grandes serviços, que eu achava, como brasileiro, que era o único ali dentro que teria condições de responder à altura, vir agora e dizer que não sabe de nada, vir agora e dizer que não sabe de absolutamente nada? Como é que o senhor vai sair dessa ANAC, me diga como é que o senhor vai sair dessa ANAC?

Pelo amor de Deus, eu preciso ouvir do senhor, como brasileiro, como Coronel, nesses últimos 3 minutos que eu tenho, não é isso, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - São 3 minutos, Deputado

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas então, eu preciso que o senhor diga para nós, o que é que aconteceu? O que está acontecendo com o senhor? Por que o senhor não veio para cá... Porque as coisas são claras, todos os companheiros aqui falaram. Eu estava aqui desde a semana passada com toda essa documentação. Quando eu dei essa entrevista para o *Jornal Nacional*, quando eu apresentei esses documentos, eu achei que no outro dia o Presidente Lula ia abrir um procedimento, o Ministro. Abriu. Abriu 3 dias depois, 2 dias depois, mas abriu. E eu tenho outras coisas amanhã, nesse encontro que nós vamos ter com a Dra. Denise aqui.

Mas o senhor vai sair daqui, vai chegar na sua casa hoje à noite, vai botar a cabeça no travesseiro e — anote o que eu estou lhe falando — vai se arrepender de não ter falado aquilo que o seu coração quer que fale, aquilo que a Força Aérea quer



que o senhor fale. E eu preciso ouvir do senhor isso, porque eu acho que o senhor tem o dever como brasileiro. O senhor saiu da Força Aérea, mas o senhor continua com os ideais da Força Aérea, mas principalmente como brasileiro. Eu gostaria de ouvir isso. Essa fraude que foi cometida passou, sim, pela sua mão. Eu sei que passou pela sua mão esse estudo desse IS 121-189. Por que ela não entrou em vigor? Por que que a conveniência de vocês fazia com que ela entrasse em vigor num determinado ponto, que o Dr. Milton Zuanazzi, quando dava entrevista, para dizer, batia no peito que sabia, e a Dra. Denise também, quando deu uma entrevista para a jornalista Mônica Bérghamo. E agora vem com a maior cara de pau aí no Senado, na semana passada, e diz que não valia, colocando a culpa nos funcionários da Informática? É muito simples colocar a culpa nos funcionários da Informática. É muito simples colocar a culpa nos outros. É muito simples, e é como ela age. Mas o senhor não é homem para isso. Eu tenho certeza de que o senhor não iria fazer isso. Vamos assumir as nossas posições. Uma hora vale, outra hora não vale? E aí? Como é que vai ficar a opinião pública, como vão ficar os brasileiros? Como é que vão ficar esses brasileiros, achando o quê? O senhor vai querer participar dessa escolinha? O senhor vai querer que os seus filhos, que a sua família veja, lá no final da sua vida, no seu currículo, que o senhor participou dessa armação contra a Justiça, que causou a morte de 200 pessoas? E ninguém faz nada? E ninguém faz nada? E o senhor blindando aqui esse povo todo, que não merece, o senhor sabe disso.

Eu deixo esses últimos 2 minutos para o Coronel, com todo o respeito que eu tenho ao senhor, respeito mesmo, e estava esperando isso do senhor, e ainda espero, porque a esperança é a última que morre.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, com todo o respeito que tenho a todos os presentes, respeito aos seus sentimentos, às palavras eloqüentes que demonstram efetivamente a preocupação e o sofrimento do povo brasileiro, eu respeito imensamente o que o senhor tem dito e agradeço, do fundo do coração, a confiança que está também dentro do seu coração. Eu tenho certeza disso, mas eu peço um pouquinho só da sua compreensão — a compreensão de V.Exa, me desculpe o termo. Ter cuidado, muito cuidado, não é blindar, não estou blindando ninguém, por favor, não entenda assim. Simplesmente eu estou tendo



cuidado em respeito ao trabalho sério que tem que ser feito. Isso não vai parar aqui, eu tenho certeza. Esse meu depoimento não é o único depoimento, virão outros. Há de se chegar à verdade, e a verdade existe, quer queiram quer não queiram.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor tem a verdade, o senhor tem a verdade, fale para nós essa verdade, e saia daqui tranqüilo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Excelência, eu pediria um pouquinho... A verdade ela existe. A minha postura é justamente para tentar contribuir de uma forma a não prejudicar, de maneira nenhuma, qualquer tipo de encaminhamento ou qualquer tipo de coisa que possa influenciar numa injustiça para qualquer um que seja. Então, como eu disse, o trabalho vai ser continuado, com certeza. O que o senhor disse é verdade, eu sou uma pessoa com muitos anos de dedicação, graças a Deus, conceituado no meio da aviação. Vim para a ANAC exatamente por esse perfil, e posso lhe garantir que tenho atuado exatamente como eu sempre atuei. Isso é o que vai fazer, Excelência, eu dormir tranqüilo, olhar para as minhas filhas, que devem estar neste momento me assistindo, e dizer para elas que o seu pai é o seu pai. E dormir tranqüilo, eu vou dormir. Agora, por favor, o senhor tem que entender que eu tenho de ter uma forma adulta e madura para lidar com essas questões. São várias dúvidas, a área técnica é uma área complexa. É impossível se tentar esclarecer num único encontro tudo aquilo que tem de ser esclarecido. É humanamente impossível. Eu posso lhe afirmar, Sr. Deputado, eu não participei do processo, eu posso lhe afirmar. E felizmente, é verdade, eu não participei da elaboração dessa proposta, eu não participei, então eu não posso dar detalhes sobre isso. Eu efetivamente não participei da condução com a área da Justiça de São Paulo em relação ao desfecho da história, mas eu tenho conhecimento, sim...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só me responda uma coisa, Coronel: a juíza foi enganada, ela tem razão? Só isso que eu quero ouvir. A juíza federal, a desembargadora afirmou que ela foi enganada por vocês. Ela foi enganada por vocês, ela foi enganada pela ANAC?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu não posso dizer, Sr. Deputado, que ela tenha sido enganada, porque, até onde eu sei, os técnicos que estiveram com ela demonstraram, se basearam na demonstração de alguma coisa que é



factível em relação à situação. Eu não posso efetivamente lhe dizer isso, eu não estive presente para poder saber os argumentos, outros argumentos foram usados. Isso vai ser apurado, com certeza vai ser apurado, e aí a verdade vai chegar. Eu só peço, Deputado, que o senhor continue confiando no meu trabalho. É isso que eu lhe peço.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não, Sr. Presidente. Eu encerro, mas gostaria de deixar registrado aqui que o senhor não vai dormir hoje tranqüilo como o senhor acha que vai dormir. Quando o senhor chegar à noite e colocar a cabeça no travesseiro, o senhor vai lembrar de mim e o senhor vai saber que o senhor não vai dormir tranqüilo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Respeitando a ordem de inscrição, concedo a palavra ao Deputado Otávio Leite, iniciando às 18h20 e terminando às 18h30min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Coronel Velozo, cumprimentando V.Exa., devo dizer que estamos todos muito impactados, e os impactos têm sido inusitados, têm sido permanentes. Na verdade, chegamos a um ponto em que o inusitado pode se tornar rotineiro. Isso é grave, porque acidentes já houve, o da Gol, em primeiro lugar, o da TAM, e agora esse, que eu acho que é um grave acidente, que tem direta relação com a manifestação do Poder Judiciário, de uma autoridade do Poder Judiciário, que se revela induzida, equivocadamente pelas informações prestadas a ela pelo setor técnico abalizado, que deveria prestar com mais nitidez. Esse impacto perpassa todo esse ambiente, e estamos todos apreensivos com isso.

Então, percorrendo essa diretriz ainda, eu indago: nós sabemos que a desembargadora foi acompanhada de 2 técnicos para dialogar... ou melhor, que a Diretora Denise foi acompanhada de 2 técnicos para dialogar com a desembargadora a fim de elucidar os aspetos técnicos, é isso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim, ela se fez acompanhar de técnicos da área de segurança operacional, se fez, sim.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor sabe o nome dos técnicos que foram?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Olha, de um deles, eu me recordo que foi o próprio superintendente da área de segurança operacional.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Depois do episódio, do contato com a desembargadora, eles, ao retornaram, se reportaram ao senhor informando o que acontecera, como foi o dialogo com a desembargadora?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não tivemos oportunidade de conversar. Eu estava dedicado a outro trabalho. Enfim, não tivemos essa conversa, efetivamente não tivemos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Os técnicos recrutados pela ANAC o são de que maneira? Porque há técnicos militares e civis. O senhor saberia dimensionar o quantitativo, dentro da área de segurança, de militares e civis?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Olha, já foi pedido esse número, mas posso lhe adiantar, e vou passar essa informação posteriormente... Mas na área de aeronavegabilidade, na área de manutenção, a maioria dos técnicos é militar, a maioria, a grande maioria é militar. Na parte de operações, a parte maior é dos civis, na parte de operações.

O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE - Esse último concurso que houve, em relação a ANAC, contemplava profissionais na área de segurança? O senhor sabe me dizer?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim, com certeza.

O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE - Lembra quantos?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não lembro de cabeça. Mas sim, com certeza. Foram divididos técnicos em regulação, para área de segurança, com certeza.

O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE - Coronel Velozo, quando eu estive, acompanhado de outros colegas, naquele encontro na sede da ANAC, com a participação de toda Diretoria da INFRAERO e de altos funcionários da Aeronáutica, devo confessar ao senhor que fiquei muito perplexo e preocupado, ao mesmo tempo, diante daquela ausência de diálogo interno. Ficamos... Eu, particularmente, fiquei perplexo, afinal se falava, mas não se conversava; se olhava, mas não se enxergava; as disparidades de opiniões eram claras. O senhor, a certa altura, no exercício, que acho honesto de vossa parte, procurou desenhar um modelo do que



viria ser a construção de um *software* para poder os aeroportos terem um sistema melhor de informação aos consumidores. O ambiente ali era de total desagregação de setores que têm responsabilidades comuns, que estão na esfera do Governo e que, portanto, por estarem desconectados, boa coisa não poderiam produzir. Eu acho que essa desconexão ela vem se acentuando, inclusive por conta de toda essa influência maior que a sociedade vive, e como tal os senhores também absorvem.

Eu pergunto: aquele desenho que o senhor concebeu de instituição de um mecanismo facilitador aos usuários que fim deu? Que providências foram tomadas? Ele redundou na constituição de um *software*? Esse *software* foi implantado? O senhor se recorda disso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Perfeitamente, Sr. Deputado. Eu gostaria só de agregar ao que V.Exa. disse que, no momento que nós estamos vivendo, com várias situações críticas na aviação civil, ou seja, várias — como chamamos — crises, eu digo que estar em ambiente de discussão e que, aparentemente, apresenta uma certa descoordenação, isso é um efeito conseqüente do momento que vivemos. Ou seja, isso para mim mostra um lado positivo, apesar da sua observação, um lado positivo das preocupações. Se não tivesse essa discussão que aparenta a descoordenação, as emoções, os ânimos acirrados, demonstraria efetivamente uma tranqüilidade ou uma falta de responsabilidade com o tema. Sim, é preciso ter um órgão maior que coordene isso tudo. Eu concordo com o senhor.

O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE - Coronel, me perdoe, uma ponderação.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Pois não.

O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE - Se há um setor que não pode sofrer arritmias, que não pode viver com instabilidades, que tem que ser invulnerável a instabilidade, é o setor de controle do vôo, é o setor de segurança de vôo, é o setor aeroportuário nacional. E se acontecer, se tiver um estado de sítio no Brasil, uma rebelião popular, aquilo tem que funcionar com tranqüilidade, tem que ser blindado a isso. E ali nós vivenciamos, com muita preocupação, o nível elevadíssimo de desorganização.

E, nessa diretriz, eu pergunto: o modelo, que é um modelo novo, um modelo, acho que de boa-fé, as pessoas procuraram implantar, de uma agência civil, mas



numa divisão de trabalho horizontal, sem verticalismo, um modelo que substituiu o anterior, que era vertical, que era mais propício ao exercício de comando — e aí vai a minha pergunta ao senhor, pela sua experiência... O senhor está há um ano na ANAC, é isso?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO OTÁVIO LEITE - Esse modelo horizontal de divisão de tarefas, mas com postos, com provimentos para exercícios de diretorias unitários e autônomos e que, portanto, não há um verticalismo, esse modelo não gera uma discussão interminável, por não ter verticalidade? O que o senhor acha disso?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Primeiramente vou responder a sua primeira pergunta. Eu fiz uma parte introdutória às suas colocações em relação a ter aquele sistema de... aquele sistema, aquele *software* que fosse capaz de gerenciar informações, um *link* eletrônico envolvendo o DECEA do CGNA, envolvendo o Centro de Controle Operacional das empresas e envolvendo as células dessas empresas nos aeroportos, de forma que fosse possível esse sistema tramitar informações vitais para planejamento das operações, da dinamicidade das malhas advindas de várias fontes como o DECEA, problemas meteorológicos e outros, que fossem capaz de fornecer ao centro de controle de malha das empresas a informação antecipada, a replanejar os seus vôos e, ao replanejar os seus vôos, a unidade aeroporto saberia exatamente qual seria o destino final de um ou outro vôo, portanto, a informação chegaria com precisão, clareza, objetividade ao usuário. Esse sistema, obviamente, precisa da participação do Comando da Aeronáutica. Foi assinada uma portaria combinada com o Comando da Aeronáutica. Então, o trabalho já está em andamento. Obviamente não é algo simples, é algo complexo em termos de recursos, em termos de identificação de todos esses *links*, e todos os participantes também têm que ter condições de ter a sua estrutura que seja capaz de participar desse *link*. Esse é o primeiro ponto. Com relação à questão da estrutura, em relação à estrutura que vivenciávamos no passado, na época do DAC, portanto o Comando da Aeronáutica, existe efetivamente uma diferença, existe vantagens e desvantagens de um e outro sistema. Quer dizer, eu digo que a vantagem do sistema anterior, da verticalização, ela dava agilidade na decisão. No entanto, vamos dizer assim, se aquela decisão, por ter um único participante, era



melhor, aí há de se colocar isso como desvantagem. Havia necessidade, portanto, de que o processo viesse muito bem encaminhado ou que o decisor tivesse conhecimento aprofundado de tudo que se relacionava às questões de ordem de gerenciamento da área. O modelo atual, em termos de colegiado, que foi praticado com cada diretor sem pasta, portanto só... todos tinham que compreender tudo, era um modelo que tinha também suas vantagens e suas desvantagens. O modelo atual, em que se tem um diretor dedicado, sim, o diretor dedicado, por ter condição de se aprofundar no conhecimento e passar a ser o relator da matéria, a informação, o processo vem com mais qualidade, mas continua na vantagem de se ter... continua na vantagem de se ter a discussão. Então, tem alguém dedicado que faz o despacho para que o processo ande mais rápido, sem chegar ao processo decisório, no entanto, ele também passa pelo crivo dos demais. Eu acho que esse modelo é um modelo que se dá vantagem sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Macris) - Vou passar a palavra ao orador seguinte. A seguir, o Deputado Rodrigo Castro e o Deputado Eduardo Cunha.

Com a palavra o Deputado Rocha Loures, iniciando às 18h32min até às 18h42min.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Obrigado, Presidente. Quero agradecer, Coronel, a sua presença. Faço minhas as palavras daqueles que me antecederam. Ainda há tempo, podemos avançar em alguns aspectos. Eu queria lhe perguntar se, no dia 4 de julho de 2007, portanto 13 dias antes do acidente do TAM 3054, o senhor participou de uma reunião, era uma quarta-feira, um reunião na ANAC, onde parte dos membros desta Comissão lá estava. Lá estava o Deputado Otávio Leite, por exemplo; lá estava o Presidente Marcelo Castro, nosso Relator Marco Maia; lá estava a Deputada Luciana Genro; o Deputado Miguel Martini também estava lá. Lá estava o Brigadeiro J. Carlos, que já não mais comanda a INFRAERO. Lá estavam representantes da Força Aérea Brasileira, o Comandante do Controle Aéreo de São Paulo, se não me engano. E nós vivíamos a crise dos 7 dias. Por condições climáticas, os aeroportos, de maneira inusitada, Viracopos, Congonhas e Guarulhos passavam por problemas e, portanto, ali acumulavam-se passageiros e, tentando atuar sob esse aspecto, fomos até à ANAC em busca de



respostas. A Comissão, em busca de respostas, lá foi, e eu descreverei. Eu lá estava também. Eu pergunto: o senhor estava nessa reunião?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sim, estava.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Portanto, o senhor se recorda, entre outras situações, do bate-boca entre a Dra. Denise e o Brigadeiro J. Carlos. O senhor se recorda que ela falou, sim, da história de Ribeirão Preto, sugerindo para esta Comissão e para os Deputados que lá estavam que lá era uma possibilidade, uma oportunidade de que pudesse ser, após o investimento feito pela INFRAERO, uma alternativa de solução para a crise aérea. O senhor se recorda também que falamos sobre o ILS3, e ali foi dito do Aeroporto do Rio de Janeiro, do Galeão, ao Aeroporto de Cumbica, que teria pouca utilidade para ele. O senhor lembraria que o Deputado Miguel Martini falou do Aeroporto de Confins, e que eu falei do Aeroporto Afonso Pena, que tem a menor ou a maior estatística de atrasos por conta de condições climáticas, e como o senhor, como dizia o Deputado Vic Pires Franco, é muito recomendado, é reconhecidamente, talvez, aquele membro da ANAC que tem nesse momento a melhor qualificação técnica para lá estar. Com a sua confirmação da reunião, portanto, eu gostaria de perguntar se o senhor nega alguma destas afirmações que aqui eu fiz neste momento.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, não.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Então, estando confirmadas estas...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Deputado, só uma... Eu não, não, não colocaria como, assim, como o senhor... V.Exa. se referiu a bate-boca, eu gostaria de abrandar um pouco essa questão do bate-boca entre a Dra. Denise e o Brigadeiro J. Carlos. A não ser nesse ponto.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - A ANAC está acompanhando a lei, o Projeto de Lei nº 3.337, de 2004, que busca criar um marco regulatório com relação às agências reguladoras? Os senhores estão, lá na ANAC, acompanhando este procedimento desta Casa neste momento?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Bom, nesse momento, eu volto a lhe falar, Deputado, eu estive ausente um tempo e não posso lhe afirmar isso. Até onde eu sei, não existe ainda um grupo formado, a não ser que foi decido que a Dra. Denise ficaria, vamos dizer assim, como Relatora dos trabalhos referentes ao marco



regulatório, portanto, reunindo as pessoas que estariam envolvidas nesse trabalho, ou seja, numa proposta da ANAC para se apresentar no momento oportuno em relação a esse marco regulatório.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - A lei das agências, Coronel, fala, entre outras coisas, sobre a questão da transparência, a questão da demissão ou da possibilidade de demissão dos gestores que trabalham com dinheiro público — e contra o bem público não há direito adquirido. Fala, também, naturalmente ainda não conclusivo, mas provavelmente falará também de cláusulas de desempenho. E semana passada houve nesta Casa uma Comissão Geral, onde vários Parlamentares se manifestaram, e naturalmente a ANAC foi objeto da maior parte desses pronunciamentos feitos com relação à atuação dessa Agência, que, após a sua criação, teve que lidar, não por acaso, com 2 acidentes aéreos. E eu quero registrar que, na minha opinião, Coronel, a ANAC tem, sim, papel com relação ao acidente.

Dito isso, eu perguntaria: o senhor informava que a decisão colegiada, com dinheiro público novamente, foi alterada para uma nova maneira de a ANAC funcionar, também, coincidentemente, após os acidentes do dia 17 de julho.

Eu queria lhe perguntar quem tomou a decisão, no passado, de proceder em colegiado, se houve um autor dessa decisão ou se também foi um acordo entre todos os diretores da ANAC. E em que data isso aconteceu e se isso constou de uma ata da ANAC.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O senhor se refere... V.Exa. se refere à postura anterior?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - À postura anterior. A postura atual é conhecida. À postura anterior, lá atrás, quando não havia acidente. A decisão de fazer da ANAC um espaço coletivo, e, portanto, sem responsabilização ou de acobertamento, digamos assim — difícil. Se não responsabilização, não há, portanto, a responsabilidade do colegiado.

Então eu lhe pergunto novamente quando foi tomada a decisão, quem participou dela, se houve um autor intelectual e se isso está registrado em ata.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Deputado, pelo que eu me recordo, devido à própria lei que criou a Agência, ela não define que o colegiado tenha que



ter um modelo ou outro. Então o processo foi quase que natural em termos de se postar assim. Então, pelo que eu me recordo, não houve discussão a nível de se ter uma ata com essa definição. É possível que o tenha, mas não me recordo. Faz muito tempo, mas vou verificar e me comprometo a encaminhar a V.Exa.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Estou encaminhando já um requerimento, Coronel, para que haja essa informação, porque a ausência da informação, a zona de sombra administrativa é tão perigosa quanto a zona de sombra técnica real. E o senhor, que é piloto, que conhece muito bem o funcionamento do sistema, inclusive foi delegado do Brasil junto às entidades internacionais em Montreal, sabe muito bem o perigo de uma zona de sombra técnica. Nós estamos vendo aqui uma zona de sombra administrativa.

Já estou encaminhando requerimento, Presidente, para que nós tenhamos essa informação que o senhor não consegue fornecer agora. E, finalmente, concluindo, parece-me, Coronel — e dando mais uma vez oportunidade ao senhor —, que a ANAC não cumpriu o seu papel, não o cumpre nesse momento; reage, trabalha neste momento pressionada pelo opinião pública, acantonada, não é? Não é transparente, como talvez não sejam transparentes muitas das agências que têm diferenças de *performance* na sua atuação. E me parece também que não há um pacto, um contrato de *performance* evidente para a sociedade brasileira com relação ao que nós podemos esperar. E eu cito a questão do *site*. Eu tenho aqui mais uma matéria, e vou concluir, Sr. Presidente, dizendo que o *site* da ANAC passou a funcionar, me parece, em dezembro de 2006. Esta informação, por exemplo, que eu lhe solicito não está nesse *site*. Então, certamente ou não está lá porque não é para estar lá, ou não está lá porque nunca houve a produção dessa matéria, como esse debate que estamos tendo com relação à questão da juíza.

Duas perguntas finais: se o senhor sabe o nome dos técnicos que acompanharam a Diretora Denise para encaminhar esse pleito à juíza, se não me engano, à juíza federal Dra. Cecília. Se o senhor tem esses nomes desses 2 técnicos, me parece, porque, se não tiver e não puder revelá-los agora, também estamos encaminhando requerimento para que sejam fornecidos esses nomes. E, em terceiro lugar, ou em último lugar, deixar mais uma vez o espaço para V.Exa. se manifestar neste momento que eu encerro o meu pronunciamento.



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, eu prefiro encaminhar os nomes posteriormente, em relação aos nomes que o senhor...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O senhor tem os nomes?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não. Eu prefiro... eu prefiro colher essa informação com correção e encaminhar posteriormente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Macris) - Só uma pergunta, o senhor não conhece as pessoas que foram lá?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu tenho conhecimento do... como eu havia dito, do Coronel Tarcísio, que é o superintendente de...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Macris) - E o outro?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O outro, eu não tenho o nome.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Presidente, me ocorreu... acabei de me recordar de uma coisa. Em julho, após o acidente também, houve, por volta do dia 25, 27, uma informação de que, dos 5 diretores, 4 haviam feito um acordo coletivo, numa decisão coletiva da ANAC, pedindo... dispostos a pedir demissão. O senhor gostaria de comentar por que não pediram demissão e por que, em não tendo pedido demissão, o que é que aconteceu? Houve um pedido para vocês ficarem? Vocês realmente pediram demissão todos? Com exceção da Diretora Denise. Por alguma razão, ela é imprescindível para a ANAC, pelo que aparenta nesse momento. Eu queria que o senhor comentasse.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Macris) - O tempo está encerrado, Deputado Rocha Loures.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Macris) - O senhor quer responder rapidamente?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Gostaria de afirmar que não houve essa reunião em termos de se decidir se os Diretores iriam pedir demissão e não houve esse pensamento, enfim, em termos de coletivos, ou o quer que seja. Não houve isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Macris) - Com a palavra o orador seguinte, Deputado Eduardo Valverde; a seguir a Deputada Solange Amaral; a seguir o Deputado Dr. Ubiali.



Começa às 18h43min e termina às 18h53min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Sr. Cel. Velozo, complementando a pergunta anterior, alguém pediu para o senhor renunciar?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não houve esse tipo de pedido. Efetivamente não houve.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Coronel, eu quero entender uma coisa. Foi dito aqui, e eu na visita que fiz à TAM para conhecer lá o sistema de manutenção das aeronaves, seu nome foi citado, várias vezes, como a pessoa competente, de maior respeito. Parece-me que isso é um consenso. Então não vamos discutir isso, porque é consenso de quem entende, eu admito como verdadeiro. Mas, por outro lado, eu quero fazer algumas observações. Eu quero que o senhor me explique, sabendo dessa sua competência, por que não foram corrigidas algumas falhas que também são verdadeiras. Por exemplo, pilotos me denunciaram que no Galeão, por exemplo, a grama era alta, escondia a sinalização, não era cortada na época certa, várias lâmpadas estavam queimadas. Aquilo que eu afirmei antes, porque no momento o Relator perguntava, que muitos pilotos eram obrigados a fazer constar uma determinada ação no livro, outras não.

Nós já entendemos que a malha aérea estava concentrada em Brasília e em Congonhas, por interesses comerciais das companhias que, ao fazer um *hub* nessas cidades, faziam com que o passageiro andasse mais dentro do avião, mas o avião estava sempre lotado, diminuindo o custo para elas. Em 1995 já tinha um relatório dizendo que, se nada fosse feito, o sistema aéreo entraria em caos. Isso já foi apresentado aqui. O próprio Presidente da República, em 2002, escreveu na *Gazeta Mercantil* um artigo dizendo que, se nada fosse feito, o sistema entraria em colapso. O senhor sendo a pessoa mais competente do sistema, estando na ANAC, o senhor disse que não houve grandes problemas na transição entre o DAC e a ANAC. Por que de fato as coisas não aconteceram para corrigir esse caos que estava antevisto e programado?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sr. Deputado, se eu falei em termos de... que não aconteceram grandes problemas, eu acho que em relação à transição DAC e ANAC, eu acho que não me fiz entender. Não temos grandes problemas, mas nós temos problemas, sim. Nós temos um legado, que foi herdado pela ANAC,



já na época do DAC, com as dificuldades que eu vivi lá na condição de pertencer ao *staff* máximo do DAC à época. A gente já convivia com esses problemas. Obviamente, o que eu senti, o que eu sentia já naquela época era efetivamente a definição de um planejamento da infra-estrutura como um todo. Eu tenho em mente, sim, que primeiro precisa vir uma atuação do CONAC em que se estabelece uma política e que identifica de que forma a aviação civil vai atuar no cenário nacional em termos de contribuir para o desenvolvimento ou qualquer outra necessidade estratégica. Definindo-se o papel da Agência, o papel político da Agência nesse contexto, daí o CONAC ser uma reunião de Ministro, o que demandaria isso? Qual a infra-estrutura, que tamanho seria essa infra-estrutura? Isso eu efetivamente sentia falta, quer dizer, como tem que ser a infra-estrutura aeroportuária, como tem que ser a infra-estrutura aeronáutica, portanto, de que forma nós vamos compor o espaço aéreo? Isso efetivamente é uma carência. Está se trabalhando agora. Graças a Deus isso está acontecendo efetivamente. Mas não tendo a visão maior, a visão estratégica maior, é difícil atuar no campo tático. Trabalha-se por demanda pontual, e aí não se consegue definir exatamente os meios, os meios necessários para isso. Nessa visão global agora existindo, efetivamente se tem um planejamento de curto prazo, médio prazo, longo prazo, o que vamos fazer da terminal de São Paulo, a parte aeroportuária, como é que vai ser. Agora, nós temos um... por força de isso, a meu ver, não ter existido de forma contundente, que se possa falar: este é o planejamento, esta é a política da aviação civil, o que acontece? Nós tivemos as conseqüências que estamos sofrendo agora. E aí temos que ter 2 posturas: trabalhar com esse planejamento maior, e a outra, qual seja, é atuar reativamente, ou seja, aconteceu, vamos atuar; aconteceu, vamos atuar. E aí, com esses desencontros, com essas dificuldades e a opinião pública, acertadamente, cobrando e cobrando — está certo e tem que fazer isso — e acontecendo CPI — está certo, tem que fazer isso. Mas a minha visão é no sentido macro. A carência é essa já desde a época do DAC. Obviamente que se trabalhava com planejamento, tinham-se estudos formulados para efeito de planejamento. Eu gostaria de fazer só uma observação, se me permitir o Presidente. Eu fiz a Escola Superior de Guerra. E lá nós fazemos estudos estratégicos e planejamentos, trabalhos lindos, tudo encadernado, mas eles ficam lá na gaveta, eles não saem. Planejamentos que eu



aprendi a fazer, eles não saem. Então não se tem uma visão do macro, do que se quer. O que se quer da aviação civil? Não se tem isso. Eu não posso afirmar dessa forma. Mas hoje nós temos a luz. Isso vai acontecer. A nossa aviação civil vai chegar lá. Eu tenho absoluta certeza de que vai chegar lá, porque as coisas estão caminhando, graças ao trabalho inclusive que está sendo feito aqui. É doloroso para mim estar aqui. É doloroso, dói, dói quando eu nos olhos. Dói. Eu sei que estão certos, por isso que me dói. Mas a gente vai chegar lá, Deputado. Nós vamos chegar lá. É isso que eu imagino da época... Precisamos ter um planejamento da estrutura que vai comportar esse objetivo maior da política, para que em cima dele se trabalhe. É isso que está faltando e vai acontecer.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Então o senhor concorda que havia uma falha no planejamento e na fiscalização. Por exemplo, citei especificamente o caso do Galeão, de manutenção, de mato alto. O senhor disse anteriormente que o número de pessoas que estava trabalhando na ANAC cumpria com as necessidades da ANAC. Mas se cumpria, por que isso acontecia?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Deputado, essa é uma área da minha responsabilidade. Tudo pode acontecer, o mundo pode cair, mas a segurança não vai ser afetada, não pode ser afetada. Tudo, tudo. Efetivamente, nós atuamos na fiscalização com os números que nós temos. Eu mostrei aqui a dinâmica de trabalho. É a forma que nós encontramos nessa busca de trabalhar com os meios existentes enquanto os outros meios estão sendo conquistados. Agora, precisamos efetivamente de uma participação efetiva de toda a sociedade para fazer chegar a informação, para formar aqueles indicadores, para nós podermos atuar. Se o aviador que lhe apontou que nós não tínhamos, que a grama está alta, encaminha para a fiscalização. Nós chamamos de relatórios voluntários ou denúncia, de uma forma sutil. Envie que nós vamos lá ver. Não importa que horas que vamos lá, se é sábado, se é domingo, nós vamos lá ver.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Mas o senhor... Existe alguma maneira de ele fazer isso sem se identificar? O que os aviadores falam é que, se eles fazem a denúncia, eles recebem punição. Temos só 2 grandes companhias, agora uma terceira crescendo, mas havia uma limitação de mercado. Muitos dos nossos



aviadores estão voando no exterior porque não conseguiram emprego aqui. Como é que o senhor... Existe essa maneira de fazer essa denúncia sem ser...

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Existe, sim, e nós já conseguimos ter resultados em cima dessas denúncias anônimas. Sim, nós trabalhamos com toda... da seguinte forma. Vem o que nós chamamos de informe — informação é algo trabalhado; é um informe —, outro informe, trabalha-se a informação e busca identificar primeiro se fonte é fidedigna, e segundo, associando a outras informações, se na avaliação, se compensa ou não compensa — compensa, não, se vamos disparar naquele momento ou não aquela missão. Todas são bem-vindas, todas são bem-vindas. Não importa quem seja, mas todas são bem-vindas. Agora, os nossos aviadores estão saindo para fora. O senhor sabe por quê? Por causa da excelência da mão-de-obra, da qualidade do avião brasileiro. Ele é disputado no mundo. Por quê? Porque eles não têm. A China não tem avião. Nós temos. Nós temos aqui sobrando, porque tivemos aí a queda da VARIG, a saída da VASP, a saída da Transbrasil. As outras empresas ainda não se estruturaram ao ponto de absorver esses tripulantes. Eles foram porque eles têm qualidade e vivência em competições lá fora, pela qualidade. Por quê? Porque eles são bem qualificados e certificados. O nosso padrão é o padrão reconhecido internacionalmente. Então a carteira de um avião brasileiro, ela é convalidada de olhos fechados em qualquer país do mundo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Mas eles querem voltar, Comandante.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Graças a Deus!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Para concluir, Dr. Ubiali, por favor.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Para concluir, só queria que o senhor desse uma opinião final se o senhor concorda que na distribuição da malha aérea que temos ainda — não mudou muita coisa ainda — ela estava em detrimento do interesse do usuário — e a ANAC, teoricamente, é para defender os interesses do usuário —, o interesse do usuário estava sendo prejudicado em função do lucro e da rentabilidade da companhia.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu até anotei aqui o dispositivo da lei. É o que está na lei. Quer dizer, a liberdade tarifária, a liberdade de voar é a livre



concorrência. É o que está na lei. A ANAC tem que trabalhar com o que está na lei. E obviamente os operadores, em função dessa disposição, eles traçam o seu planejamento estratégico de atuação, o seu planejamento comercial. E é possível até que, em isso acontecendo, haja a possibilidade de ter exageros. A ANAC tem que atuar dessa forma, tem que atuar para coibir esses exageros. Mas não pode atuar além do limite da lei, que é essa liberdade. As restrições que a gente, que a ANAC pode colocar é em relação à própria infra-estrutura, como o senhor mesmo falou. São as dificuldades que nós temos em termos de ter uma infra-estrutura que seja capaz de abrigar uma malha mais distribuída e não concentrada. Mas os operadores podem voar para onde eles quiserem. Precisamos, sim, de uma infra-estrutura, rapidamente, de uma definição para ontem do que nós queremos. Onde que nós queremos ter o aeroporto A, B, C, D, de que forma, e com plano na mão, com data, com cronograma, com orçamento dedicado para isso. Aí vamos saber, olha: vamos conviver assim ou assado, porque o cronograma é esse e é o que é possível ser feito. Mas a infra-estrutura precisa ter, rapidamente, saber de que tamanho que ela vai ser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Deputada Luciana Genro, começando às 18h56min, concluindo às 19h06min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente. Eu tenho 4 questões para fazer para o senhor, Dr. Velozo, Coronel Velozo, e pediria que o senhor fosse objetivo, para eu conseguir fazer as 4. Primeiro, voltando à norma fantasma, ela apareceu no dia 31 de janeiro, e o senhor disse que ela foi feita pelos técnicos, e nunca chegou a ser discutida pela diretoria. O acidente aconteceu no dia 17 de julho. Então, independentemente de ela ter ou não a capacidade de evitar o acidente, mas objetivamente ela foi criada ou foi sugerida pelos técnicos e não prosperou. O que aconteceu? Por que ela não foi discutida pela diretoria, aprovada ou rejeitada? Qual é o procedimento da diretoria diante de uma sugestão dos técnicos numa área tão importante como essa, que é a segurança das pistas e dos pousos e decolagens, que ela acabou sendo desprezada, e até julho, agosto — nós já estamos no final de agosto —, ela não foi discutida pela diretoria?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sra. Deputada, eu posso lhe dizer: ela não foi discutida pelo colegiado porque o colegiado não tomou conhecimento. Ela ficou no nível dos técnicos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas como que isso pode acontecer? Os técnicos fazem uma norma e não querem que ela entre em vigor? Não querem que a diretoria discuta?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não é questão de não quererem. Existe, como eu expliquei, existe o processo formal.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Qual é o processo? Eles fazem, e daí fica lá, flutuando?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, o processo, na hora em que o produto estiver acabado, na hora em que o produto estiver acabado, ele sobe para...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas tanto estava acabado, que acabou indo para a Internet.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Pois é.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E a Dra. Denise disse no Senado que foi um engano a colocação dela na Internet, porque, na verdade, ela estava no âmbito da discussão interna da ANAC.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu vou tentar esclarecer o âmbito de discussão interna da ANAC. Agora, qual nível?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Pois é. Quando que ela ia chegar à diretoria?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Ela deveria chegar na velocidade em que os resultados daqueles trabalhos fossem sendo alcançados, ou seja, em termos de resultado. Não... E ela tinha um mote. O mote era a pista principal, que estava com aquele problema da chuva, do acúmulo de água etc. Esse era o objetivo desse trabalho. Então tinham, sim, procedimentos alternativos já instalados. A pista foi retexturizada no final... em outubro de 2006, passou-se a fazer o monitoramento, que foi trabalhado em reunião com INFRAERO.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, mas é que eu não consigo entender como que os técnicos propõem uma norma, e a diretoria nunca chega a discuti-la.



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Mas não chegou a esse ponto da proposição.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Um assunto tão importante de pista, de possibilidade ou não de aviões pousarem ou decolarem com reverso travado, com pista molhada. Enfim, eu acho que é mais uma demonstração da desorganização, no mínimo, que existe dentro da diretoria da ANAC.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sra. Deputada, eu quero dizer o seguinte: ele não tramitou e chegou à instância da diretoria colegiada. Por isso que a diretoria não tomou conhecimento.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Pois é, é que não tem trâmite, pelo jeito. As coisas ficam lá, jogadas. Não tem uma regra que faça com que uma proposta dos técnicos chegue à diretoria.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, tem trâmite. A senhora tem vários exemplos de decisões tomadas que mostram claramente o processo como é conduzido. Ele é trabalhado a nível técnico, vai ao nível de superintendência, é retrabalhado, e chega-se a um consenso em que a proposta está formulada no seu produto final; aí ele entra em pauta para ser discutido na reunião de diretoria; uma vez aprovado, é publicado. É essa a seqüência.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor não me esclareceu. Mas, devido ao pouco tempo que nós temos, eu vou aceitar a sua resposta assim. Eu queria lhe perguntar também o seguinte. O senhor é justamente o responsável pela investigação dos acidentes e a segurança das operações. Eu recebi uma carta da mãe e do pai de um cidadão que faleceu num acidente, no dia 31 de março de 2006, um acidente do avião Let 410, da empresa Team, um acidente que ocorreu na rota Macaé—Rio de Janeiro. A mãe e o pai desse cidadão que faleceu — 33 anos, ele era funcionário da PETROBRAS ou de uma empresa prestadora de serviço para a PETROBRAS —, eles dizem que a Team, essa empresa, ela nunca prestou nenhuma assistência aos familiares dos passageiros que morreram no acidente, relutou muito em pagar o seguro do avião, que foi apenas de 14 mil reais, e não tinha seguro dos passageiros. Eles até hoje não tiveram acesso ao relatório sobre o acidente e alegam eles que a Team exigia dos seus pilotos que os vôos realizados nos finais de tarde fossem visuais, abandonando os procedimentos com utilização



de instrumentos, que resultavam em maior tempo de voo e maior gasto de combustível. E essa família não teve por parte da ANAC nenhum apoio para buscar os seus direitos junto a essa empresa, nem para ter um esclarecimento do que realmente aconteceu nesse acidente em que em que perderam o seu filho de 33 anos. O senhor tem conhecimento sobre esse fato?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sra. Deputada, em todos esses detalhes, não. Eu posso lhe responder alguns. Com relação ao que eu me recordo, em relação ao procedimento de voo, de regras de voo visual e regras de voo por instrumento. Existe uma...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Qual foi o resultado da investigação desse acidente? Qual foi a razão dele? O senhor sabe?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu posso encaminhar posteriormente os detalhes sobre...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Porque os familiares não sabem, até hoje.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu posso encaminhar posteriormente aqui para esta CPI. Mas, como eu estava dizendo, em relação às regras de voo visual e por instrumento, isso é uma opção que se faz na operação. Tanto uma como outra é possível. Então, são regras válidas e existentes.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas o avião bateu contra um morro de 600 metros de altura, provavelmente por deficiência justamente nessa questão.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - É possível que tenha tido falha operacional. Eu posso, efetivamente, lhe passar a informação, dispondo do relatório final. Mas, uma vez em voo, pode-se sair com plano de voo... Faz-se um plano de voo na sala de tráfego para voar por instrumento, seguindo regras de voo por instrumento e, a critério do piloto, ser cancelado aquele voo de regra por instrumento e passar para regras de voo visual. Isso é solicitado ou informado ao órgão de controle. Então, significa que há responsabilidade do piloto de assim proceder. Agora...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas o senhor não se recorda qual foi a razão desse acidente?



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não, a razão eu não posso lhe dizer. O que efetivamente aconteceu...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E nem por que as famílias não receberam uma indenização minimamente razoável.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Eu pediria à Sra. Deputada, se puder, para me passar esses documentos...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vou lhe passar. Vou lhe passar a carta.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - ... porque eu faço questão de verificar item por item.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Muito obrigada. Vou lhe passar.

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

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Por último, já que o meu tempo está se encerrando, eu vou eliminar a quarta pergunta e vou lhe perguntar apenas o seguinte: na sua sabatina no Senado o senhor afirmou que o DAC, do qual o senhor é oriundo, tinha um plano de contingência para suprir a saída da VARIG do mercado. O senhor poderia nos dizer que plano de contingência era esse e se ele foi implementado no momento em que a VARIG saiu do mercado de aviação?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sra. Deputada, me desculpe, mas, se eu disse isso, também devo ter sido entendido de forma errada. Eu lembro até que foi uma pergunta feita pelo Senador Delcídio Amaral. E não lembro que ele tinha...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não tinha plano de contingência para a saída da VARIG do mercado.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - O que se tinha era o monitoramento da vida da VARIG àquela época. Quer dizer, a saída da VARIG não estava, assim, totalmente configurada, aí, como hipótese muito concreta. Então, tinha, sim, um trabalho de monitoramento.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas plano de contingência não?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não. Plano de contingência não. Pode-se chamar... Plano de contingência é algo muito mais contundente. Podemos chamar de um plano de acompanhamento da vida da VARIG, inclusive nesse



aspecto de segurança de vôo. Para V.Exa. ter idéia, nós, ainda sob a minha gestão, fizemos uma ação radical sobre a empresa VARIG, que, volto a dizer, tinha, e tem, os melhores profissionais na área de manutenção e na área de operações.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu sei.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Nós fizemos o que chamamos de campanha da vigilância operacional sobre a VARIG.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu sei o quanto a VARIG faz falta hoje.

Deixa só eu aproveitar então e lhe perguntar mais uma coisa sobre o DAC. Eu tenho aqui um documento de 6 de julho de 2001 que fala justamente sobre o problema da necessidade de mais inspetores de operação de aeronavegabilidade. Diz assim: *“Atualmente dispomos de 56 INSPAC Aeronavegabilidade e 40 INSPAC Operações. Todavia, conforme recomendado pela OACI e reafirmado pela FAA, o crescimento da aviação civil brasileira exigirá um complemento de mais outros 56 INSPAC Aeronavegabilidade, sendo 13 de nível superior e 43 de nível médio, e 51 INAPAC Operações, sendo 11 de nível superior e 40 de nível médio”*.

Essa necessidade que está aqui apontada foi suprida e esses inspetores de operação de aeronavegabilidade estão sendo contratados e estão operando no sistema?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Sra. Deputada, a sua afirmação, os seus esclarecimentos são corretos. Foi exatamente por força da auditoria da OACI em 2000 e da visita — não vamos chamar de auditoria — da FAA em 2001 que eles apontaram nos seus relatórios o número que, na impressão deles, estava aquém daquilo que deveria ser para cumprir todos os aspectos envolvendo a atividade. E foram feitas, sim, gestões a quem de direito, à época o DAC, e nós conquistamos esses números. Fomos conseguindo via DAS, e hoje esses inspetores estão ainda como DAS, vinculados ao DAC. São as dificuldades que nós temos para transportá-los para a ANAC, mas são DAS vinculado ao DAC, e o DAC ainda não está extinto porque existem esses inspetores sob essa modalidade.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Ele foram contratados, então?

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Foram contratados...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Esses números que...



O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - ... por processo seletivo simplificado. Entraram via DAS. E também foi feito processo seletivo simplificado para contratação, via 8745, a Lei 8.745, e lá estão. Isso foi... Efetivamente, isso aconteceu, é verdade.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas não estão subordinados à ANAC.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - Não. Estão na ANAC. Só existe esse artifício...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Ah, sim.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO - ...para mantê-los. E, aí, a nossa, vamos dizer assim, a nossa vontade, a nossa briga para termos essas pessoas efetivadas. Esse é o desejo nosso. É ter essas pessoas. Nós temos pessoas que são oriundas de um projeto, um acordo com a OACI, que são funcionários nossos, são inspetores, são pessoas vinculadas à INFRAERO, são da INFRAERO, mas trabalhando na ANAC por um convênio; pessoas da 8745; e pessoas que compõem o quadro de DAS. Esse é o nosso quadro. Estamos aguardando os concursados, mas queremos, sim, fixá-los. São pessoas que têm, dentro desse quadro, 10, 15, 20 anos de experiência, e nós precisamos delas. Daí é até a oportunidade para se fazer esse apelo. Precisamos fixar, arrumar uma forma legal para que a gente possa ter essas pessoas definitivamente, e eles serão muito importante no processo de treinamento das pessoas que estão sendo agregadas via concurso público.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sras. e Srs. Deputados, esta CPI criou uma Subcomissão Especial para propor matéria legislativa que verse sobre a criação da Lei Geral da Aviação Civil, em substituição à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Sendo assim, eu convoco os membros da Subcomissão para a reunião de instalação e eleição dos membros da Mesa desta Subcomissão, a ser realizada amanhã, dia 23 de agosto, em horário a ser definido ainda pelos membros da Comissão e pela disponibilidade de plenário para amanhã, que será aqui no Anexo II.

Os membros titulares dessa Comissão são: Deputado Beto Mansur, Deputado Pepe Vargas, Deputado Rocha Loures, Deputada Solange Amaral e Miguel Martini.



E os suplentes são os Deputados Carlos Willian, Carlos Zarattini, Nelson Meurer, Efraim Filho e Dr. Ubiali.

Nada mais havendo a tratar, eu vou encerrar os trabalhos, antes agradecendo...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, eu quero... Só um registro, neste caso. Desculpe, Presidente.

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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - É que o Líder hoje estava no Supremo, acompanhando o início do processo do mensalão, mas o PSDB indica o Deputado Otavio Leite como titular e o Deputado Rodrigo de Castro como suplente. Oportunamente chegará o ofício a V.Exa.

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

Agradeço a presença do Dr. Velozo aqui, hoje a tarde, que fez essa reunião conosco aqui demorada, exaustiva, trouxe seus esclarecimentos, e nós o agradecemos por tudo aquilo que V.Sa. disse hoje à tarde aqui.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se amanhã, dia 23, no plenário II do Anexo II, às 9h, para a tomada de depoimento da Sra. Denise Maria Aires de Abreu, diretora da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC. E, às 13h, tomada de depoimento dos Srs. Esdras Barros, Coordenador de Prevenção e Emergência da INFRAERO, e Agnaldo Molina Esteves, profissional de serviço aeroportuário da INFRAERO.

Está encerrada a presente reunião.