



Sindicato Nacional das Empresas  
Aeroviárias  
Av. Marechal Câmara, N°: 160 Sala: 1734  
Tel.:(21) 3578-1150

## Nota Técnica

Conselho Consultivo da ANAC  
Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária

DATA: 05/10/2010

N°: 101/DT/2010

**ASSUNTO: Resolução 116**

INTERESSADO(S): Empresas Vinculadas as atividades de Transporte Aéreo

REFERÊNCIA(S): Código Brasileiro do Ar

Anexos: Proposta de Resolução 116

### I- Introdução;

Durante muitos anos, as empresas de transportes aéreos mantiveram em suas estruturas setores cuja finalidade era prover todas as facilidades de apoio em terra para o atendimento das operações das aeronaves. Estes setores cuidavam da contratação e acompanhamento de inúmeras atividades, destacando-se, entre elas, o carregamento e o descarregamento de carga e bagagem, a limpeza interna e externa das aeronaves, o atendimento aos passageiros em todas as etapas das operações de embarque, desembarque, trânsito e conexão, a movimentação e o manuseio de carga e bagagem.

Todas as negociações necessárias para viabilizar os atendimentos das empresas aéreas fora de seus países de origem são, até hoje, conduzidas por estes setores. Inicialmente, as empresas aéreas mantinham contratos de reciprocidade que viabilizavam a troca de serviços entre elas. As regras para o estabelecimento dessas relações foram sendo padronizadas e aperfeiçoadas através do trabalho dos especialistas nos comitês da IATA - International Air Transport Association. Todo o trabalho desenvolvido no âmbito desta organização criou o " Contrato Padrão IATA de Assistência Em Terra " utilizado até os dias atuais e considerado de fundamental importância para todo o segmento, uma vez que sua linguagem padronizada facilita a comunicação de todos os envolvidos nesta atividade nos quatro cantos do planeta.

Nos últimos anos, a aviação comercial mundial vem passando por transformações radicais. Cada vez mais as transportadoras aéreas entendem que devem se dedicar exclusivamente ao transporte de passageiros e carga, preocupando-se, primordialmente com suas aeronaves, pessoal técnico e com o mercado, este último sempre mais competitivo. Neste processo, assistimos ao surgimento de um novo segmento, forte e importante, para a aviação comercial que é o setor de prestação de serviços auxiliares de transporte aéreo, conhecido mundialmente através da expressão inglesa "ground handling services ".

Consciente desta realidade e da grande importância das atividades realizadas por este tipo de segmento, as autoridades aeronáuticas ou de aviação civil iniciaram processos de regulamentação deste tipo de serviço. No caso brasileiro esta atividade foi contemplada no Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado em 1986.

A Lei 7.565/86, que dispõe sobre o Código acima mencionado, disciplina os serviços auxiliares de transporte aéreo no capítulo X, do Título III, artigos 102 e seguintes. O exame da localização topográfica destes serviços no código nos leva a algumas considerações importantes. Em primeiro lugar, o seu enquadramento como atividade de infraestrutura aeronáutica. O artigo 25 do referido diploma legal dispõe que os serviços auxiliares são de apoio à navegação aérea e estão diretamente relacionados à segurança, regularidade e eficiência do transporte aéreo.

Os serviços auxiliares são definidos no artigo 102 como aqueles relativos às agências de carga aérea, aos serviços de rampa e de pista e os relativos à hotelaria nos aeroportos. Esta relação não constitui " Numerus Clausus ", uma vez que o próprio código informa que a autoridade competente, através de regulamento, poderá classificar outros serviços nesta categoria, desde que conexos à navegação aérea.

Os serviços auxiliares eram prestados por empresas especializadas para esta finalidade mediante ato administrativo de autorização do Poder Público. O órgão competente para autorizar, controlar, disciplinar operacionalmente e fiscalizar este segmento da atividade de transportes aéreos foi o Ministério da Aeronáutica através do Departamento de Aviação Civil – DAC, e atualmente seria a ANAC..

A constituição de empresa de serviços auxiliares, além de obedecer aos requisitos legais exigidos para formação de empresas no território nacional, estava vinculada ao atendimento de requisitos específicos estabelecidos pela autoridade competente, tais como, capacidade dos aeroportos em prover facilidades para instalação, pessoal técnico

qualificado para o gerenciamento da atividade, promessa de contrato por empresa de transporte aéreo, estrutura em conformidade com os padrões brasileiros e internacionais relativos ao setor.

Todas estas medidas visavam garantir uma competência técnica e padronização quanto a execução de todos os tipos de serviço de apoio, de forma a evitar qualquer desdobramento no que tange aos aspectos de "Safety e Security" das operações aeroportuárias.

O tratamento jurídico dado aos serviços auxiliares e sua regulamentação específica demonstrava sua importância para o sistema da aviação comercial e sinalizava a complexidade envolvida na execução e gerenciamento desta atividade.

A Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo ou "Ground Handling Company", como é conhecida internacionalmente, vem assumindo importância cada vez maior para a indústria do transporte aéreo. Inicialmente, meras fornecedoras de mão-de-obra com baixa qualificação técnica, hoje oferecem ao mercado uma gama enorme de serviços altamente especializados. Estas empresas, em sua maioria, estão preparadas para fornecer às transportadoras aéreas todos os serviços de apoio em terra necessários, desde a manutenção de aeronaves, passando pelo atendimento a passageiros, carga, rampa, limpeza de aeronaves, despacho operacional de vôo até o serviço de bordo.

O crescimento verificado neste segmento nos últimos quinze anos está, em grande parte, relacionado ao processo de horizontalização observado em todas as transportadoras aéreas que passaram a se concentrar exclusivamente em sua atividade-fim, ou seja, o transporte de passageiros e carga. O fenômeno observado quanto aos agentes de viagem e agentes de carga chegou aos serviços de suporte em terra. É cada vez maior a quantidade de empresas especializadas em serviços auxiliares prestando, através de contratos específicos e padronizados mundialmente, estas atividades.

As transportadoras aéreas, em sua maioria, contratam empresas, com as quais não mantêm nenhum vínculo de participação, para a prestação dos serviços de suporte, principalmente em suas bases de operações fora de sua base principal, onde, normalmente, possuem estrutura própria ou um mix de serviços próprios e de terceiros. Algumas transportadoras aéreas, por outro lado, conscientes da importância estratégica deste segmento, possuem em seu grupo, empresas especializadas nestes serviços.

O mercado de serviços auxiliares de transporte aéreo se torna cada vez mais competitivo e as empresas dedicadas a esta atividade investem pesado em tecnologia de informação, qualificação técnica do pessoal e equipamentos para atendimentos às aeronaves. A concorrência é grande, exigindo agilidade, bom atendimento e preços de mercado.

Internacionalmente, a IATA criou um comitê, o IATA GROUND HANDLING COUNCIL, que se reúne anualmente e conta com a participação de mais de cento e trinta e cinco empresas de serviços auxiliares nos cinco continentes. Esta reunião se tornou o fórum de debates e trocas de informações entre as empresas do ramo, visando adequar todos os procedimentos já elaborados pela IATA e adotados pelas transportadoras aéreas à nova realidade das relações comerciais e jurídicas que se desenvolvem entre as empresas de transporte aéreo e as empresas prestadoras de serviços auxiliares.

É, também, importante destacar que o surgimento de alianças entre as transportadoras aéreas com vistas a melhor distribuição de seus serviços e racionalização de custos operacionais e de comercialização, certamente, desaguará, de alguma forma, no segmento de prestação de serviços auxiliares de transporte aéreo. É difícil de prever, no momento, se haverá formação de alianças estratégicas entre as prestadoras existentes ou se alguma outra forma de parceria se desenvolverá com a finalidade de negociar os contratos de prestação de serviços globalmente. Embora o caminho ainda não esteja claro quanto a este aspecto, já são observados movimentos nesta direção com algumas empresas discutindo formas de parceria para ampliar sua atuação além das fronteiras nacionais.

Tendo como ponto de partida o exposto, é fácil constatar que o legislador e todos aqueles responsáveis pela regulamentação desta importante área da atividade aeronáutica terão muito trabalho a realizar com o objetivo de aperfeiçoar todo o sistema de infra-estrutura aeroportuária à esta realidade. O segmento de prestação de serviços auxiliares de transporte aéreo encontra-se em expansão e assim permanecerá por muito tempo, uma vez que o processo de terceirização iniciado pelas transportadoras aéreas está firme e tende a consolidar-se.

Desta forma, em face da importância deste tipo de atividade para o transporte aéreo, muita atenção deverá ser dada a este segmento, desenhando-se um sistema normativo que propicie a garantia de qualidade e segurança, elementos capitais para o transporte aéreo.

Assim sendo, dentro do contexto mencionado anteriormente, torna-se claro a necessidade de regulamentação deste tipo de atividade, tanto no que se refere as atividades operacionais, bem como no que tange a consolidação e formação de empresas dedicadas a realização de atividades desta natureza.

Tendo como base uma análise da Resolução 116 da ANAC, aprovada em xx de xx de 2009, notamos claramente a necessidade de propor, inicialmente, algumas alterações que consideramos fundamentais para a manutenção da estabilidade do setor e por conseguinte a garantia do nível de segurança operacional requerido pelas atividades aéreas.

## **I- Propostas;**

### **II.1- Essenciais;**

#### **II.1.1- Quanto aos Agentes de Carga Aérea;**

No que tange a consolidação de todos os serviços complementares ao transporte regular público, devemos destacar que os Agentes de Carga possuem um contexto completamente distinto dos outros segmentos vinculados as atividades operacionais.

Este tipo de atividade relaciona-se primordialmente com os aspectos de comercialização da carga, tendo como desdobramento, em alguns casos, a necessidade de realizar as atividades de aceitação, armazenamento e transporte da mesma até os aeroportos.

Além destes aspectos, é importante ressaltar que, no caso dos Agentes de Carga, estes atuam como contratantes dos serviços das empresas aéreas, a despeito das outras empresas que são contratadas das EA.

Esta atividade é regulamentada internacionalmente e constitui uma das principais fontes de receita do transporte aéreo internacional e doméstico. O Agente de Carga é uma entidade mundial consolidada. A desregulamentação da atividade pela ANAC poderá ter como desdobramento conseqüências indesejáveis para o setor, tanto no que se refere às questões de segurança como na estabilidade do mercado, podendo gerar distorções mercadológicas que venham afetar a sua competitividade.

Assim, temos como sugestão a necessidade de reestruturação de um setor na ANAC para estabelecer o controle sobre as operações e constituição de agentes de carga, respeitando as especificidades exigidas pela atividade.

#### **II.1.2- Quanto a Responsabilidade Direta;**

Com respeito à responsabilidade pela execução dos serviços auxiliares, dentro do contexto legal brasileiro, o pólo primário será a empresa responsável diretamente pela realização do serviço. A questão relativa a obrigatoriedade da empresa contratante responder por uma atividade realizada por terceiro, mesmo contratada, já está estabelecido nos conteúdos da legislação nacional.

Este racional nos leva a propor que a eliminação das provisões contidas na Resolução 116 sobre a responsabilidade do contratante do serviço.

#### **II.1.3- Quanto a Constituição de Empresas de Serviços Auxiliares – ESATAS;**

Tendo em vista que os serviços prestados pelas ESATAS possuem um aspecto de segurança muito relevante, faz-se necessário a manutenção de padrões rigorosos, que permeiem principalmente a capacidade técnica dos operadores bem como as condições de operação. Estes requisitos somente poderão ser cumpridos com a implantação de regulação nacional que regule os serviços, abrangendo tanto as questões relativa à competência operacional bem como às condições financeiras para a manutenção dos padrões desejados.

Desta forma, fica evidente a necessidade da existência de uma regulação que abranja desde os aspectos relativos à constituição de empresas desta natureza bem como no acompanhamento e fiscalização das atividades operacionais.

Assim, incorporamos na proposta apresentada a necessidade de que seja restabelecida uma estrutura formal para a aprovação e fiscalização das ESATAS em nível nacional.

## **II.2- Secundárias;**

Com o caráter de contribuição para a legislação também identificamos alguns pontos que poderiam ser observados durante a elaboração da legislação complementar, são eles:

- Não permitir o monopólio das atividades auxiliares;
- Sociedades com objetivos exclusivos;
- Capital social mínimo de 50 mil reais;
- Comprovação de qualificação técnica do corpo gerencial;
- Apresentações das certidões de regularização fiscal perante as autoridades competentes;
- Condições de inegibilidade para formação de uma empresa;
- Definição clara de critérios que comprovem a perda da capacidade operacional; e
- Proibição que qualquer funcionário trabalhe em mais de uma ESATA simultaneamente.

## **III– Recomendações**

**Com base na discussão apresentada nesta NT este Comitê recomenda que:**

**III.1-** A ANAC aprecie a sugestão de alteração da Resolução 116, contida no Anexo 1, no que concerne a necessidade imediata de adequação da Resolução em tela; e.

**III.2-** Também, considere, o conjunto de sugestões contidas no item II.2 quando da elaboração da legislação complementar a resolução 116.